NUMÉRO 93

Illinois U Library

27 OCTOBRE 1951

France
ILLUSTRATION
LE MONDE ILLUSTRÉ
SUPPLÉMENT THÉATRAL ET LITTÉRAIRE

L'ÉTONNANTE AVENTURE DE ROALD AMUNDSEN

par ÉDOUARD PEISSON

★

SECONDE PARTIE :

L'ÉGAL DES PLUS GRANDS

Ce supplément n'est servi que par abonnement couplé avec
FRANCE-ILLUSTRATION
Le Monde Illustré
13, RUE SAINT-GEORGES
PARIS-9e

Helmer Hanssen. Bjäland. Amundsen. Wisting. Hassel.

Ci-dessus : *ceux qui sont allés au pôle Sud : Amundsen et ses quatre compagnons à Hobart (Tasmanie).* Ci-de
autour d'Amundsen (assis) les membres de l'expédition étudient sur la carte le trajet possible des hydravion
le survol projeté du pôle Nord.

L'ÉTONNANTE AVENTURE DE ROALD AMUNDSEN

par ÉDOUARD PEISSON

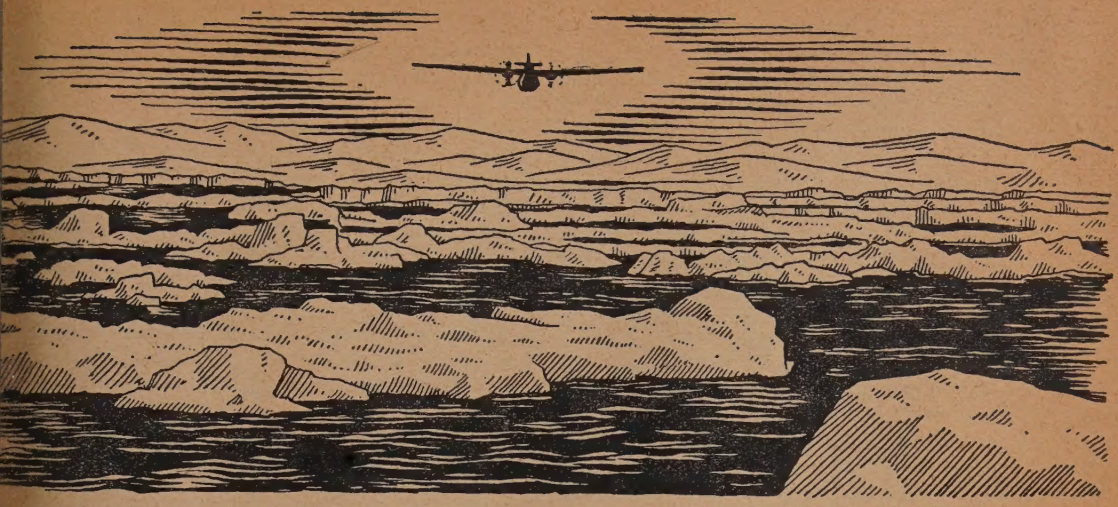
SECONDE PARTIE :

L'ÉGAL DES PLUS GRANDS

Tous droits réservés pour tous pays, y compris les droits de traduction, de reproduction théâtrale, de film, de radio, de télévision, les droits mécaniques et graphiques, ainsi que tous droits futurs. Copyright by 1951 Édouard PEISSON.

Supplément au N° 315 de « France-Illustration-Le Monde Illustré ».

Itinéraire de l'expédition Amundsen dans son voyage vers le pôle et au retour.



E destin semble vouloir punir Roald Amundsen de ses succès triomphants », écrira Charles Rabot dans *la Nature,* en 1921, au moment où le Norvégien subira son premier échec.

La « punition » (le mot est terrible) paraît s'ébaucher dès 1913, au retour urope de Roald après sa tournée de confé- s aux Etats-Unis, tandis que le monde nd l'effrayant désastre de l'expédition Scott. e hésitation se devine dans la pensée de me qui a franchi le passage du nord-ouest à une suite dans les idées peu commune, qui ia conquête du pôle sud à une brutale et nlable décision.

projet qu'il se propose d'exécuter est ancien. 907 il l'exposait à Nansen : « Si le *Fram,* nt, n'est pas allé au delà du 86° parallèle, que le point où il a été saisi par la banquise ne convenait pas. Il faut donc se livrer à la glace non à partir des îles de la Nouvelle-Sibérie, mais à partir de Wrangel, après avoir franchi Béring. »

A cette époque Peary n'avait pas fait du pôle nord une conquête américaine.

Cependant la découverte du pôle nord n'avait été qu'un raid, et le gros pack polaire demeurait inexploré. On savait peu de chose de cette invraisemblable masse de glace qui peut-être, disait-on à cette époque, cachait une terre ou un archipel.

Retour des Etats-Unis, bouleversé par le message que Scott, torturé par le froid et la « faim atroce », a écrit, Roald Amundsen obtient le brevet de pilote aviateur. Il est même le premier pilote civil norvégien. Et il annonce qu'il embarquera sur le *Fram* un « aéroplane » qui lui permettra non seulement d'arriver au pôle, mais surtout de scruter la banquise à des dizaines de milles autour de son navire. L'année suivante, il achète en Allemagne un Farman.

Cependant lorsque plus tard, bien plus tard, il partira pour la longue dérive, il ne pénétrera pas

dans l'Arctique par Béring, et son navire, qui ne sera pas le *Fram*, n'emportera pas d'appareil.

Mais il faut noter cette indécision, ce flottement, ce renversement dans les idées qui surprennent chez un homme comme Amundsen... et s'expliquent.

Les succès, loin de tuer l'ambition, l'intensifient. Le jeune Roald quittant Oslo à la barre du *Gjöa* admettait l'échec de son entreprise. Ayant découvert le passage du nord-ouest et atteint le pôle sud, Amundsen, homme de quarante ans, ne peut pas envisager de ne pas réussir par la suite. Cela suffit pour le rendre hésitant sur les moyens à employer.

Le *Fram*, à Colon, livré aux intempéries et aux eaux dévorantes de la mer des Antilles, attend toujours le passage vers le Pacifique. Les écluses ne s'ouvrent devant lui que le 1er juillet 1914, et quelques jours après que le glorieux navire a mouillé devant Panama la guerre, qui deviendra mondiale, est déclarée en Europe.

Alors Amundsen prend la décision de se rendre au point où la banquise emprisonnera le *Fram non plus par Béring, mais par le cap Nord.*

On en est surpris, stupéfait. Le Norvégien modifie ainsi, mais de fond en comble, la base de ce projet vieux de sept ans, mûri dans le silence des longues navigations, qui est approuvé par Nansen.

Variation d'idée étrange chez l'homme qui avait su tout jeune découvrir la cause des échecs de tous ceux qui avant lui avaient cherché le passage du nord-ouest.

Plus tard Amundsen reconnaîtra son erreur. Il aura laissé passer la chance, unique peut-être.

Il développe son nouveau plan. Il suivra la route du nord-est, ouverte trente-cinq ans plus tôt par le Finlandais Nordenskiöld et qu'a déjà empruntée le *Fram* avec Nansen comme chef, mais, doublés le cap Nord, la Nouvelle-Zemble et la Terre du Nord par le sud, il ira plus loin que Nansen, au delà des îles de la Nouvelle-Sibérie, jusqu'à ce que, le cap alors mis au nord, il soit saisi et emporté par la banquise.

Arrivé à une « très haute latitude », il abandonnera le navire, marchera vers le pôle (il ne parle plus d'un « aéroplane ») et, celui-ci atteint, se rabattra vers la Terre de Grant, à l'ouest du détroit de Smith, où il trouvera des vivres qu'il aura fait déposer par des phoquiers.

Le *Fram*, qui se trouvait toujours dans le Pacifique, c'est-à-dire déjà sur la route de Béring, reçut donc l'ordre de rallier la Norvège

Le navire de Nansen franchit pour la seconde fois le canal de Panama, traversa l'Atlantique et s'amarra à Horten.

Il passa au chantier, et l'on dut abattre la mâture, qui avait ployé sans se rompre sous les coups de vent de l'Arctique, de l'Antarctique et des redoutés 40e parallèles sud.

La coque, qui grâce à ses 80 centimètres d'épaisseur, ses couples doubles, ses arcs-boutants en diagonale, son éperon, son talon et ses boucliers de fer avait résisté aux pressions formidables de la banquise, avait été corrodée par les eaux chaudes. Les minuscules tarets, qui se glissent dans le sens des fibres du bois, en étaient venus à bout.

A vingt-deux ans, le *Fram* était un vieux
Pour le remettre en état le maître du c
demanda 150.000 couronnes, qu'Amundsen
sédait pas.

Pour ne pas, pendant une heure, pens
milliers d'hommes qui mouraient chaque j
centre de l'Europe, on écoutait l'ancien
phoquier devenu célèbre parler de son n
projet, mais personne n'aurait donné son
pour en aider l'accomplissement, et il ne
pas envisager une aide du gouvernement.

Amundsen, qui ne pouvait plus courir de
à capitale, pensa alors à gagner de l'arge
frets de la marine marchande norvégienn
les bâtiments ne craignaient pas d'être to
montaient de jour en jour. Il plaça da
compagnie de navigation les quelques diza
milliers de couronnes que lui avaient rappor
conférences.

Un an plus tard ses gains lui permetta
commencer à préparer son long voyage.

Seul (le fils du patron du chantier de Bo
garçon qui de ses mains avait remis en
Gjöa, n'avait pas besoin d'un guide pour u
inspection), il alla visiter le *Fram*, le mer
navire, aujourd'hui démuni de mâture et nu
un ponton.

Tâtant et sondant le pont et la coque, il
des poignées de bois pourri. Le *Fram* dev
démoli. Il ne connaîtrait pas la fin huma
Gjöa, que le soleil californien réduis
poussière.

NAISSANCE DE LA M

IL NEUF CENT SE
cœur noir de la
Dans la nuit de
les marins norvégie
tent les sinistres a
détresse.

Qu'il est bon
rencontrer un hom
vous entraîne dan
tique ! On l'éco
s'intéresse à ses propos, alors qu'un an plu
lui tournait le dos.

Amundsen s'est fait, dit-il, comme Nanse
tecte naval et a établi les plans d'un na
portera le prénom de la reine de Norvège
et dont il a confié la construction a
Ch. Jensen. Dès que le bâtiment, encore s
tier, sera équipé, il partira pour la longu
par... le cap Nord et le couloir côtier
est.

Amundsen persiste dans son erreur, et
pas une question de temps et de concurr
le pousse à emprunter la route sibérienne,
ment plus longue, en 1916, que celle par

r 150.000 couronnes Jensen construira un
e muni d'un moteur de 250 CV, semblable
demi-coquille d'œuf coupé dans sa longueur,
issera au-dessus de la banquise et sera aussi
nt que l'a été le *Fram*.
quille est allongée sur le chantier. Les pièces
is sont taillées à la mesure des gabarits. Les
res, les baux, les barrots, l'étrave, l'étambot
nis en place.
undsen marche sur le pont de la *Maud*. Son
eille déjà un écho dans la cale. Il se penche
che de la main le pont de « son » navire
établir avec lui un contact charnel. Cette
e qui ne l'a pas troublé certaine nuit qu'il
t à travers les plaines américaines couvertes
ige : « quelle étonnante aventure que la
e », lui revient.

nnante jusque dans les moindres détails, jus-
et aveuglement dont a été atteint Amundsen,
persiste. Rien ni personne ne presse l'explo-
r. Il prévoit une dérive de cinq ans. Et il se
à traverser l'Atlantique et à remonter de
na à Béring dans la crainte de *perdre*
ues jours. Sur la route qu'il a choisie il sera
un an au même point.
7-1918. Les prix du fer, du bronze, du cuivre,
fonte, de la toile, du filin, des instruments de
ation, des appareils scientifiques ont doublé,
triplé, puis quadruplé. Amundsen a versé
00 couronnes pour que Jensen construise la
l. Il lui en faut verser encore autant pour que
iment soit gréé, voilé, pourvu de son moteur,
s défenses, de ses guindeaux, treuils, appareils
vage, aussières, remorques, canots, pour que
ambre de navigation, l'observatoire et le labo-
re soient aménagés et garnis, pour que les
voirs et les cales soient approvisionnés.
que la guerre a apporté, la guerre l'a repris.
veille du départ Amundsen ne possède rien
que la *Maud*, mais elle vaut une fortune, qu'il
squer à la roulette de l'Arctique.
la fin du mois de mai 1918 le navire quitte
C'est encore une fois la traversée du profond
. Amundsen se penche vers le timonier et lui
ure à l'oreille quelques mots.
Te souviens-tu, Helmer Hanssen, de cette
du 17 juin, il y a quinze ans, où le vent
st nous crachait à la face son eau amère ?
Je me souviens aussi d'un autre départ, sept
près, et vous m'aviez caché que nous prenions
er pour la baie des Baleines.
r Helmer Hanssen, compagnon du *Gjöa* et
ram et qui a traversé la « salle de danse du
e », a tenu à être de la nouvelle aventure,
qu'Oscar Wisting, qui a aidé Amundsen à
er le drapeau norvégien au pôle sud.
s autres sont : Peter Tessen, Paul Knutsen,
Sundbeck, Tönnessen, Martin et le docteur
. Sverdrup.
e fois encore Amundsen part avec une
ée d'hommes.
Maud fit escale à Tromsö, où elle embarqua
hiens et d'où elle prit la mer pour la grande
e, le 16 juillet 1918, quarante-sixième anniver-
de Roald Amundsen.

LA ROUTE DE LA GRANDE DÉRIVE ET LE PREMIER ÉCHEC

TENANT la barre de la *Maud*, livrée au delà du cap Nord à une sauvage mer, Amundsen pensait à Nansen, qui, dirigeant le *Fram* vers le même but, avait suivi la même route quelque vingt-cinq ans plus tôt.

Le grand savant norvégien et le vainqueur du pôle sud étaient entrés dans l'océan Glacial Arctique à la même époque de l'année : juillet. Mais Nansen avait (toujours en tenant compte de l'écart de vingt-cinq ans) quelques jours d'avance, et ces quelques jours et une glaciation en retard (Nansen avait noté ce fait dans son rapport) avaient permis au *Fram* d'atteindre le 79° parallèle, à 10 milles près, avant d'être saisi par le pack.

Pour éviter des chocs trop violents et les coups de lame dangereux, Amundsen avait été contraint de réduire l'allure du moteur et d'imposer au navire des caps qui allongeaient la route.

« Il ne semble pas, mumurait-il la tête baissée sous les giclées d'embruns, que Nansen ait raconté avoir eu du gros temps dans cette partie de son voyage ».

Il regarde au loin, aussi loin que le permet l'opaque poussière d'eau que le vent arrache à la crête des lames. N'aperçoit-on pas encore la côte de la Nouvelle-Zemble ?

Construite, ainsi que le *Fram*, pour échapper à la glace, la *Maud*, comme son grand frère, navigue mal, roulant, tanguant, donnant le « coup de cuiller », tenant difficilement le cap.

Malmené, noyé, le désordre à bord et des avaries dans la mâture, le voilier, bien qu'aidé par le moteur, n'avance que lentement. Et lorsque le vent tombe, la brume s'oppose à une marche rapide.

Passé Kara, la glace, se formant et s'agglomérant anormalement tôt, serre de près la *Maud* qui, maintenant, montre les qualités que sa forme lui donne. Quel merveilleux navire Amundsen a conçu et fait construire ! Sorte de cétacé luttant dans des eaux profondes, poussé par les hélices protégées qu'actionnent les 240 CV, il éparpille de l'étrave l'eau grumeleuse, se couche d'un bord, de l'autre, pèse de tout son poids sur l'obstacle qui se rompt et, parfois déjaugé, bondit littéralement d'une cuvette d'eau libre à l'autre.

C'est un beau sport, mais que ne peut apprécier l'homme obsédé par le tic tac inexorable des chronomètres, qui pense à l'hiver et qui, après avoir regardé le soleil dont chaque jour la course est plus réduite, se penche sur la carte et calcule le nombre de milles à parcourir *de cette manière-là*

non pour arriver au but, mais seulement au point où la dérive commencera... si l'on ne s'est pas trompé.

Passent déjà dans le ciel ces longues files minces d'oies sauvages, semblables à de fins nuages étirés, qu'Amundsen sait être le signe, selon leur direction, de l'hiver et du printemps. Déjà il redoute d'être contraint par le froid d'interrompre sa navigation, et plusieurs mois seraient perdus. A Jugor et à Dickson, en mer de Kara, où il fait escale pour se ravitailler en vivres frais — et dans cette dernière localité il embarque un matelot russe du nom d'Olonkin — Amundsen interroge les pêcheurs et les opérateurs des postes de télégraphie sans fil. « Quelles nouvelles de l'océan, plus loin, vers l'est ? » On lui montre seulement les glaçons que les lames et les courants jettent à la côte. L'hiver est là. Les rennes de la Nouvelle-Zemble, impatients de gagner le continent, tâtent l'eau du sabot.

Le moteur ronflant, il écarte la *Maud* de la jetée. C'est pour être enveloppé par la brume. Qu'importe ? Les soutes sont pleines de pétrole et nous pouvons aller de l'avant ; il n'y a aucun navire en mer ; nous risquons tout au plus un choc plus violent contre un glaçon plus gros.

Dans le courant d'août les explorateurs se trouvaient au large de la presqu'île de Taïmir, à une latitude beaucoup plus élevée que celle du pôle magnétique où Amundsen avait mouillé le 12 *septembre* 1903 et que celle de l'île Herschel où, trois ans plus tad, il avait été bloqué par les glaces, en *septembre* encore.

Et les glaçons étaient si denses déjà qu'il fallait une tempête pour les balayer. Mais la tempête ralentissait la marche et... amenait d'autres glaçons.

Dans le gros temps et la brume le voilier franchit le détroit entre Taïmir et la Terre du Nord. Il arrive souvent qu'au delà d'un promontoire ou d'une île importante le temps soit autre qu'en deçà. En effet la mer se calma, la nébulosité disparut et le soleil incendia devant la *Maud*... une mer de glace infranchissable.

— Il nous faut, dit Amundsen cachant sa déception, chercher derrière nous une baie abritée où passer l'hiver. Nous repartirons au printemps.

Il descendit dans la chambre de navigation et écrivit dans le journal de bord : « Le 13 septembre 1918, arrêtés par la banquise au cap Tchéliouskine, décidons l'hivernage. » Il se pencha sur la carte et mesura des distances. Dans le temps qu'il s'était fixé, Amundsen n'avait parcouru qu'un peu plus de la moitié de la route.

★

Amundsen avait appelé Port-Gjöa l'abri de la Terre du Roi-Guillaume où il avait hiverné deux fois avec son phoquier, il nomme Port-Maud celui du cap Tchéliouskine, à peu de distance du havre que Nansen a baptisé du nom du constructeur du *Fram* : Colin Archer. Des chaînes sont tendues dans l'eau et des poutrelles affalées le long du bord, et bientôt la glace défend le voilier ses propres assauts.

A terre, on construit et garnit l'observat appareils enregistreurs et l'on ouvre les r où chacun consignera les résultats de ses t

— A la Terre du Roi-Guillaume, dit H Lindström collectionnait même les poux des maux.

Les oiseaux ont disparu et les rennes se vers le sud, où ils trouveront leur nourritu une neige friable que leurs sabots écartent

— Chargez vos carabines, dit Amundsen

Cependant, bientôt, Tessen demanda de en Norvège. Il souffrait d'un mal qu'il sent fondément enraciné en lui. Il pourrait, cr franchir les quelque mille kilomètres de Por à Dickson, et la course au delà, jusqu'à A gelsk, jusqu'à Oslo, ne l'effrayait pas. Ma jugeait incapable de supporter la dérive ans, peut-être.

Pour la première fois une défaillance duisait dans un équipage d'Amundsen. C'é signe. Le navigateur s'entendait énumérer cune de ses conférences les conditions de son au pôle sud : l'organisation, l'expérience, l des collaborateurs...

Il devait se séparer de Tessen et ne pou laisser partir seul.

— Voici un traîneau, des chiens, des Knutsen vous accompagnera.

Ce n'était pourtant qu'un hiver à passe nourris de conserves et de viande fraîche de et d'ours, dans des cabines chaudes et écla l'électricité, avec, le travail fait, des bouqu films même et les nuits franches.

Celui qui, revenant de l'observatoire, a les yeux levés vers le ciel la tranchée ouver la neige, soulève l'écoutille du poste et ape ses camarades groupés autour de la théiè dit en manière de plaisanterie : « Vous vous, vous autres, que toute la calotte bor plongée dans l'obscurité ? »

A la latitude de la Terre du Roi-Guill soleil réapparaissait le 7 février. A celle d liouskine les navigateurs de la *Maud* atte quelques jours de plus avant de voir les se teinter de rose. Mais des semaines semaines d'insolation sont nécessaires avan solide estacade que le froid a construite au navire se désagrège.

Dès que la durée des jours et une temp moins rigoureuse le permirent, Amundse dégourdir hommes et bêtes, lança vers la T Nord une expédition qui repéra des îlots cartes ignoraient. Une autre équipe qui ét jusqu'au continent rapporta des mouettes et de Sabine.

Mais la *Maud* n'avait pas quitté Oslo pou vrir quelques rochers dans la mer sibéri capturer des spécimens d'oiseaux peu co

Il y avait longtemps que les oies sauvag rennes avaient gagné le nord lorsqu'un rentra à bord avec de minuscules fleurs creux d'une main. Cependant autour du paysage n'avait pas changé.

Jour après jour, Amundsen montait da

e et longuement mais en vain cherchait une
e. « Serait-il possible que nous demeurions
nniers ici, un hiver encore ? » Car déjà il
angoissé.
s'enfermait dans la chambre de navigation et
etait le journal de bord. « Pour la Saint-Jean,
quittions Oslo et le 16 juillet, Tromsö. J'avais
quarante-six ans. J'en ai plus de quarante-
»
lendemain, le surlendemain, tous les jours
nts il demeurait longtemps au haut du mât,
s'enfermait dans la chambre de navigation.
la fin de juillet, de la pomme de misaine on
evait au loin la banquise fractionnée, et un
r à moteur aurait pu naviguer dans les che-
. Mais comment atteindre ces lézardes ?
13 août fut une journée noire. Une terrible
ête de neige isolait la *Maud* solidement empri-
ée, et Amundsen se rappelait que quatorze ans
tôt, ce jour-là, le *Gjöa* quittait la baie de Mel-

ciel redevenu clair, un homme affirma avoir
çu une longue file d'oies, *têtes vers le sud.* « Il
pas de raison, ajouta-t-il, pour que nous quit-
jamais Tchéliouskine. »
nnée précédente, à la même époque, l'hiver
alonnait.
ptembre vint. Il semblait cependant que l'eau
était moins éloignée. Peut-être faudrait-il une
ête inouïe ou une éruption sous-marine pour
quer l'énorme glaçon qui enserrait la *Maud.*
nundsen employa la dynamite. Le 12 sep-
re 1919, douze mois moins un jour après son
ée, le voilier quittait ses quartiers d'hiver.
avoir choisi la route du nord-est, Amundsen
déjà perdu un an.
ais passerait-il ou ne passerait-il pas ? Pour-
il, avant le nouvel hiver qui était là, aller
ue dans l'est des îles de la Nouvelle-Sibérie ?
glaciation était encore plus avancée en cet
nne 1919 qu'à l'automne précédent.
Norvégien usa de toute son expérience
cien matelot phoquier, de toutes les connais-
es acquises dans le passage du nord-ouest.
iguant à la sonde, avec parfois cinq pouces
u sous la quille, il risqua cent fois son navire
e la banquise et la côte nord de la presqu'île
Taïmir. Il lutta comme un fou, seulement pour
ncer vers l'est, pour parvenir au point où il
ait pouvoir entreprendre la dérive.
trouva enfin l'eau libre au delà de l'île Saint-
ré, et en six jours l'expédition traversa la mer
Nordenskiöld, défila devant le détroit de la Léna
oubla par le sud les îles de la Nouvelle-Sibérie.
a mer était toujours dégagée. Les pêcheurs
ouktches signalaient à petite distance, dans le
de l'île Jeannette, un pack important, similaire
gros pack polaire, peut-être un fragment de
i-ci. Amundsen, qui était parvenu au point où
vait décidé de se livrer à la dérive (lorsque la
quise, de laquelle il avait eu tant de mal à se
ndre, voudrait bien maintenant se saisir de la
ud) mit donc le cap sur l'île à laquelle de Long avait donné le nom de son navire, comme s'il avait voulu faire de ce roc un monument funéraire à sa propre mémoire et à celle de ses compagnons.

Jusqu'au 75° parallèle il n'y eut rien devant la *Maud,* il n'y eut rien d'autre devant les yeux d'Amundsen, niché dans le tonneau, que les sérieux visages manquant de netteté de de Long, de ses officiers, de ses hommes qui, quarante ans plus tôt, ayant eu le même but que le Norvégien, avaient tous péri, anéantis comme Scott et ses compagnons, par la folie et la faim. Similitude qui bouleversait Amundsen ; comme Scott, de Long avait tenu son journal jusqu'à la dernière minute. Après avoir écrit : « Boyd et Görtz sont morts. Collins est mourant », il avait placé son carnet dans une poche et avait expiré.

Par 75 degrés, c'est-à-dire à une latitude beaucoup plus basse que celle de Tchéliouskine, Amundsen se laissa glisser vivement le long des haubans et commanda de sortir les grappins et les chaînes. *Le pack était là,* pas encore compact, mais qui interdisait la navigation, *et qui dérivait.*

Les voiles sont amenées, le moteur stoppé, les chaînes allongées et les grappins fixés dans la glace.

Bientôt, dans quelques heures, Amundsen éprouvera la première, mais certainement la plus cruelle déception de son existence, de l'ordre de celle que ressentit Scott apercevant au pôle sud le drapeau norvégien. Mais il ne paiera pas son erreur de sa vie.

D'abord, c'est l'anxiété lorsque, penché au-dessus du pavois, il regarde l'eau noire tourbillonner petitement le long du bord dégagé. En se fixant au glaçon, il a calculé un point. Pour obtenir une différence appréciable entre deux positions, il ne peut observer de nouveau avant vingt-quatre heures.

Le lendemain, il saisit le sextant, déjà angoissé, et lorsque le résultat du calcul s'inscrit devant ses yeux il est désespéré.

Le pack dérive, *mais vers le sud,* à une moyenne d'un mille et demi à l'heure.

— Arrachez les grappins. Rentrez les chaînes. Dégagez la *Maud.*

Amundsen, pendant quelques jours, s'efforça d'avancer vers le nord, mais la banquise s'y opposa. De nouveaux calculs confirmèrent qu'en cette région elle se déplaçait vers le sud.

Enregistrons l'échec. Que fait donc Amundsen ? Dans la circonstance, il se montre admirablement sage, déchire le passé en mille pièces et décide de continuer à suivre le passage du nord-est, après l'hivernage immédiat que la saison impose, de franchir Béring pour se ravitailler.

Après quoi, *revenant à son ancien projet,* il traversera de nouveau Béring et recherchera le pack dans le nord de Wrangel.

Que ne s'est-il montré sage jusqu'au bout !

Il met le cap au sud-est, et le froid avant de l'arrêter lui permet de gagner Aion, un peu au delà de la baie de la Kolima.

La *Maud* mouille et s'entoure de défenses dans la baie de Tchaun.

DÉCEPTION A OSLO

LA fin de 1918 le bruit avait couru à Oslo qu'ayant traversé le détroit du sud de la Nouvelle-Zemble la *Maud* avait touché Jugor et Dickson.

Il est possible que cette nouvelle — lue peut-être dans une feuille d'Archangelsk, celle-ci ayant reproduit l'un des messages lancés par un poste côtier — ait été apportée par des fuyards qui, après avoir gagné la côte sibérienne balayée par les lames révolutionnaire et contre-révolutionnaire russes, étaient parvenus à s'embarquer à destination de l'Europe ou à franchir la frontière.

Le bon sens commandait de faire créance à l'information qui donnait des détails corroborés par les navigateurs arrivant de la mer de Barentz : gros temps, brouillards, glaces compactes, et une précision : Amundsen avait embarqué un matelot russe à Dickson.

Depuis, Amundsen, ses compagnons, son navire et ses chiens avaient disparu dans l'Arctique, comme, quinze ans plus tôt, ils avaient disparu dans le détroit de Lancaster.

Toute l'année 1919 s'était passée sans qu'un réfugié prononçât le nom du grand explorateur, et les postes de la télégraphie sans fil norvégienne avaient écouté vainement ceux de la télégraphie sans fil sibérienne.

Dans le courant de mars 1920 un message officiel de Moscou toucha Oslo. « Au nom de l'humanité », le gouvernement des Soviets demandait par radio au gouvernement norvégien de porter secours, s'il le pouvait, à un brise-glace russe nullement équipé pour un voyage dans l'Arctique, parti d'Archangelsk avec quatre-vingt-cinq marins et passagers, démunis de vivres et de vêtements chauds, que la banquise entraînait au milieu de la mer de Kara.

Etrange. Vraiment étrange. Quel était donc ce *brise-glace* qui ne pouvait se tirer d'affaire dans la mer de Kara ? Pour quelle destination avait-il appareillé ? Dans quelles circonstances ces marins et ces passagers s'étaient-ils embarqués *sans vivres et sans vêtements chauds ?* Peut-être le navire n'avait-il lui-même plus de charbon, ou de bois, dans ses soutes ?

En 1920, au sujet d'un bâtiment russe en situation critique en mer de Kara, de telles questions étaient lourdes de sens.

La Norvège organisait une expédition de secours et préparait sa réponse au message lorsque, le 31 mars, arriva enfin un télégramme d'Amundsen.

Le poste d'Anadyr, perdu dans les monts du même nom de la péninsule des Tchouktches, l'avait transmis à Nöme, au delà du détroit de Béring (ce port baleinier de l'Alaska qui avait vu arriver le *Gjöa* vainqueur), qui lui-même l'avait passé aux Etats-Unis, d'où il arrivait par fil à travers l'Atlantique.

La première parole d'Amundsen qui par
en Norvège avait fait aux trois quarts le t
monde.

Brève, elle annonçait le premier échec :
obstacles rencontrés nous ont fait perdre
ans », et lançait un appel de détresse non
l'expédition, mais pour les deux hommes, K
et Tessen, qui en octobre 1918 avaient qu
Maud pour rentrer en Norvège par leurs p
moyens, à travers la Russie en révolution.

Aussitôt Oslo, après avoir assuré Mosco
des recherches seraient effectuées en v
retrouver le brise-glace en détresse, signal
Soviets les deux marins en route depuis un
demi et leur demanda de leur porter assistan

Mais la déception avait été grande à Oslo
qui avait franchi le passage du nord-ou
atteint le pôle sud ne dérivait pas dans l'A
mais hivernait dans la baie de Tchaun, à 12
mètres de la rivière Kolima.

On attendit anxieusement des détails, l
arrivèrent deux mois après le bref message
çant l'échec. Mais alors que le premier télég
avait dû être confié à des Tchouktches, l'
de la *Maud*, n'ayant pu approcher d'Anady
par la révolution, ce second avait été app
cette ville par Hanssen et Wisting, les vieux
rades d'Amundsen, qui joyeusement avaien
leurs chiens sur la piste glacée.

L'explorateur reconnaissait que dès le dé
la campagne il avait connu le sort de de Ge
saisi par la barrière de glace avant d'atteind
des pôles magnétiques sud, et son propre s
victoire était acquise), lorsqu'au débouc
passage du nord-ouest il avait dû hiverne
l'embouchure du Mackenzie.

Puis, brutalement, il faisait part de la
déception éprouvée au moment où, amarr
glaçon, il avait constaté la dérive vers
Qu'on lui fasse confiance ! Il n'abandonn
son projet.

A la baie du Tchaun, l'hiver était dur. I
vier, la température était descendue à
Les ours rôdaient autour de la *Maud*, et l'u
avait attaqué et blessé Amundsen sur l
même du bord.

Ils travaillaient. Sverdrup avait passé
avec une tribu Tchouktche pour en étud
mœurs.

DANS LE NORD DE WRANGEL AVANT L'HIVER

u début de juin 1920, Amundsen usait encore une fois de la dynamite pour libérer son navire et mettait le cap sur Béring, qu'il traversait dans une bourrasque de neige et à travers le chaos des glaçons. Le 27 juillet, après deux années d'aventures, *Maud*, vaincue mais non hors-course, mouillait nt Nöme.

oald sauta sur le rivage encombré de barils ile et de pétrole, de sacs de farine et de bis-, de caisses de conserves, d'avirons, de gaffes, harpons, de glènes de filin et d'embarcations ries, évita les groupes de matelots qui discu-t un engagement ou se disputaient pour une à peine entrevue dans un « saloon » le soir dent et de capitaines qui s'injuraient au sujet e remorque ou d'une ancre volées.

entrait dans les boutiques où les patrons, routiers de la mer de Beaufort, qui échan-nt l'huile de baleine pour de l'or et l'or pour oiles, des planches, de l'essence, qui voulaient jeter dans la bagarre demain, ce soir, l'heure nte, lui cédaient le pas, murmurant son nom igieux.

désirait du combustible pour le moteur, des s pour les hommes et les chiens.

Quand repartez-vous ?

Tout de suite.

Il n'y a pas un homme ici qui ne veuille r tout de suite, répondait le shipchandler, luant cependant devant le seul marin qui, fois, était venu de l'Atlantique à Nöme par le le seul marin qui eût fait le tour complet de lotte polaire boréale. Qui vous presse ?

était l'hiver qui pressait Amundsen. Il y avait ans, depuis le départ de Tromsö, le 16 juil-1918, que l'hiver et Amundsen luttaient de se et, jusque-là, celui-ci s'était laissé distancer. entrait dans d'autres magasins, et Américains, péens, Asiatiques, Esquimaux faisaient place omme qui était allé au pôle sud et... qui en revenu. De quoi avait-il donc besoin encore ? s chiens, dans les longues courses et les ises batailles, avaient rompu traits et bri-. Les hommes avaient usé leurs bottes et iré manteaux suifés et gants. La *Maud* avait deux hivernages, avait écarté les glaçons, en écrasé et avait bondi par-dessus ceux qui taient.

Elle devait être visitée, couchée d'un bord et de l'autre, calfatée, retapée et repeinte.

— Donnez-moi seulement une équipe de charpentiers. Je me charge de diriger le travail. J'ai eu aussi quelques avaries dans la mâture et des voiles ont été emportées et des cordages rompus. Il me faut de la toile et du filin. Mais faites vite ; je dois être dans le nord de Wrangel avant l'hiver.

Que lui faut-il encore ? Des hommes. Il ne lui reste que ses fidèles, Sverdrup, Hanssen, Wisting. Les autres en ont eu assez ; le pied sur le rivage, ils sont partis. Mais à Nöme, en ce mois de juillet 1920, en pleine saison, tandis qu'au delà de Béring la baleine se roule dans le creux des lames, les matelots ne se paient pas moins de 300 dollars le mois. Amundsen embarquera une famille d'Esquimaux.

*

L'hiver presse Roald. Mais pourquoi ne pas attendre, en se préparant, le printemps suivant ?

Qui... quoi donc encore aiguillonne le Norvégien ?

Lui-même, la fièvre qui le brûle de l'échec subi. Scott qui, miné par la même fièvre, a précipité son départ, a crié sa faute dans le « message au public ».

Retour du pôle sud, Amundsen concluait ses conférences par l'énumération des conditions de sa réussite : minutieuse préparation des derniers détails... Et seulement onze jours après son arrivée à Nöme il en repart ! Le 8 août (1920) il appareille pour la grande dérive, de cinq ans peut-être, avec un équipage incomplet, des hommes déjà lassés et un navire qui, coup sur coup, a subi deux hivers boréaux.

Il trouva déjà un temps d'automne et *mit dix-huit jours* à franchir Béring, encombré de glaces et balayé par des tempêtes de neige. Presque à la sortie du détroit, devant lui, debout à la pointe de la *Maud*, se dresse la banquise, une banquise vivante et agressive, qui non seulement ne permettra pas le passage, mais de laquelle il faut se défendre tout de suite. Disloquée et soulevée par la mer, emportée par le vent, elle attaque.

Dans l'impossibilité de faire tête, Amundsen dut se réfugier dans la première baie qui s'offrait à lui sur la côte sibérienne : Serdzé-Kamen, rade ouverte à tous les temps. Quinze jours plus tard à peine, un baleinier qui l'avait aperçue là signalait, arrivant à Nöme, que la *Maud* se trouvait en danger.

Elle le fut, et parfois même en perdition, presque constamment pendant cinq mois.

C'est septembre, l'époque où l'on se prépare à hiverner, où l'on établit des estacades. A Serdzé-Kamen ne parlons pas d'estacades. Il faut se défendre contre deux dangers : la glace devant et la terre derrière. On mouille les ancres avec le plus possible de chaîne. On s'accroche au fond et l'on met les 200 CV du moteur en marche.

Dans la chambre de navigation, avec ses compagnons Hanssen, Wisting et Sverdrup, Amundsen sursaute à chaque choc, accuse chaque coup, écoute anxieusement le ronron du moteur.

La *Maud* écrasée par un glaçon, ou s'ouvrant sur le fond, ou enlevée par une lame et brisée sur les rochers, ce serait — après l'échec de la dérive — plus qu'un désastre, une condamnation.

Et elle est près d'être prononcée. L'assaut ne cesse pas de trois semaines. En de telles circonstances l'acharnement de la mer et la résistance du navire paraissent animés et soutenus par une volonté quasi humaine. C'est un drame poignant, une lutte entre deux êtres dont l'un doit céder.

Ce fut la *Maud*. Les ancres chassèrent. Elle « talonna ».

Quel marin peut lire ou prononcer ce mot sans éprouver de l'angoisse ? Talonner ! Le navire, abandonné par la lame qui l'a soulevé, est menacé par une autre lame, et la quille, dans laquelle sont implantées toutes les membrures, heurte violemment le fond. L'ossature est ébranlée. Le navire risque d'être disloqué. Le gros temps passé — si les manœuvres tentées ne réussissent pas — demeure sur les rochers une carcasse brisée, semblable à celle d'un monstre marin dépiauté par les charognards de la mer.

Amundsen et ses hommes luttèrent comme on fait en pareil cas : virant au guindeau et mouillant au large des grappins, malgré les lames.

Mais une saute de vent s'étant produite, la mer elle-même remit la *Maud* à flot. Trop tard. La route de Wrangel était barrée. Amundsen enregistrait un deuxième échec. Dans les mois qui suivirent la *Maud* fut plusieurs fois en perdition, et chaque fois la même lutte fut soutenue.

Au printemps elle était encore à flot, pouvant tenir la mer, pouvant même affronter, après quelques réparations, le redoutable étranglement de Béring. Mais ne parlons plus de la longue dérive. Il fallait faire demi-tour.

★

Amundsen décida de conduire la *Maud* à Seattle, la cité du bois, la cité des chantiers, où elle serait livrée aux meilleurs spécialistes de la construction navale de la côte du Pacifique.

« J'ai échoué, avoue-t-il, mais la *Maud* n'a pas été brisée comme tant d'autres navires. Je ne laisse derrière moi, le long du passage du nord-est, aucun cadavre. (Il n'apprendra qu'à Oslo que Knutsen et Tessen ne sont pas rentrés en Norvège.) (1) Et je sens ma force entière. Je suis prêt pour d'autres entreprises. »

Mais il suffit qu'Amundsen pense à l'avenir pour que, de nouveau, la fièvre le dévore.

Impatient de préparer le nouveau projet qui déjà le hante, il passe le commandement à Sverdrup avec ordre de conduire la *Maud* à Seattle dès qu'elle sera dégagée et saute à bord d'un baleinier qui, plus heureux, passe devant Serdzé-Kamen, le cap sur Béring.

(1) Bien plus tard leurs cadavres seront trouvés dans la toundra sibérienne.

GRANDIOSE PROJET

A *Maud* libérée, et quelques courtes b avec les glaces nières, a traversé descendu la côte d fique, franchi le Juan - de - Fuca, dans la large me rieure et s'est pr devant Seattle, où, suite, elle a été saisie et mise à sec.

Sverdrup, Wisting, Hanssen ont mis pied Autour d'eux des centaines de coques ; port, en rade, dans la baie, des milliers de en ville, une multitude de maisons de b entourent « Foresty building », cet unique dorique aux cent vingt-six colonnes de 15 de hauteur taillées dans des arbres d'e différentes. Et la forêt corsette la baie, la port, la ville, le chantier.

Un maître charpentier de marine palpe *Maud*. A première vue la quille tout enti à changer. Mais il faudra dégarnir la co chaque pièce sera examinée à fond. C'est un de plusieurs semaines.

— Nous pouvons vivre quelque tem répondent les trois compagnons.

Amundsen ne s'était pas attardé aux Etat Avant même que la *Maud* se présentât Seattle, il débarquait à Oslo et contait à sa longue aventure. Puis, pour payer ses d réclame au Parlement et obtient la forte sub qui lui a été promise. Alors il révèle le pro a conçu, peut-être, tandis que les lames se l'une suivant l'autre, sur la *Maud* mouillée Serdzé-Kamen.

La *Maud*, réparée à Seattle, franchira B commencera la dérive au nord-est de W Cependant Amundsen embarquera un avi explorera la banquise autour du voilier. « déjà pensé à utiliser un appareil après mon pôle sud, lorsque j'ai pris le brevet de pil

Ses auditeurs s'en souviennent. Pourquoi t-il pas fait?

— Mais, ajoute Amundsen, je ne ser moi-même, à bord de la *Maud*, que je co capitaine Wisting. Pour mon compte, pa l'Alaska, je tenterai d'atteindre le pôle autre avion.

Un tel raid est-il possible ? Deux a tôt (1919), Alcock et Brown ont traversé tique de Terre-Neuve en Islande et l'on qu'au Bourget Bossoutrot et Drouhin o l'air pendant trente-quatre heures. Cependa longuement au-dessus de la banquise est aut que tourner en circuit fermé dans le ciel de-France et même que relier une île an (géographiquement) à une île européen 50° de latitude N.

lui objecte que le moteur gèlera. Il deman- aux ingénieurs d'étudier cette question, ıe-t-il. Il s'envolera de Pointe-Barrow et ten- a traversée de l'océan Arctique dans sa plus e largeur. La route choisie coupe en son le prodigieux amoncellement de glace qui l sur près de 30 degrés de latitude et de grés de longitude, et l'œil de l'homme-oiseau ra l'étendue blanche à la recherche d'un , d'une île, d'un continent peut-être.

est heureux, le pôle survolé, il se dirigera, les conditions atmosphériques, soit vers le olumbia de la Terre de Grant, d'où Peary rti pour sa victoire, soit vers la baie du Roi, itzberg.

mêmes — ou leurs fils, qui jetant du haut du ın coup d'œil au *Gjöa* écrasé, semblait-il, par ıailles des long-courriers — crient à l'audace ée.

Quoi ? Un bond de 3.300 à 3.400 kilomètres ssus la banquise ? »

ld répond que le Junkers qu'il a commandé w-York, en duralumin, muni d'un appareil eur de radio, peut couvrir cette distance en heures et est capable de tenir l'air deux fois ongtemps.

Oui. Sans panne. »

ntêté Norvégien, qui plus tard écrira : puis, j'ai appris que sur l'état du terrain rateurs et aviateurs ont des opinions complè- t différentes, qu'un champ de glace que les ers considèrent comme remarquablement uni ugé hérissé de saillies par les seconds », ue qu'il redoute l'avarie seulement parce e interromprait sa tentative.

embarquera sur l'appareil vivres, matériel de age et skis qui permettraient, à lui-même et lote qu'il a retenu, qui s'est offert, un marin e, le lieutenant de vaisseau norvégien Omdal, gner la terre en cas de panne. L'homme qui a fois traversé « la salle de danse du diable » nt de taille, à la veille de la cinquantaine, ler s'il le faut le record de son maître, Nan- quatre cent soixante et un jours sur la glace un seul compagnon.

ur la première fois de sa vie d'explorateur, ndsen n'est pas tracassé par les soucis ent... par de trop grands soucis d'argent. Les de la *Maud* sont encore bien approvisionnées. portante somme versée par la nation norvé- e permet de compléter l'équipement, d'acheter ppareils. Encore restera-t-il un peu d'argent. t au patron du chantier de Seattle, il fait en crédit, jusqu'au retour de la *Maud*.

ssi, dès qu'Amundsen apprend que son bâti- est en état de reprendre la mer et que le rs commandé à New-York est à sa disposi- traverse-t-il l'Atlantique, emmenant son co- ier Omdal et l'aviateur Dahl, qui pilotera le ss embarqué sur le voilier.

pour s'entraîner en vue du grand raid polaire, ndsen et Omdal voleront de New-York à le, par-dessus les grands lacs et les Mon- s Rocheuses. Le plein d'essence est fait. Omdal saisit les commandes, le Junkers décolle et prend de l'altitude. Déjà, leur semble-t-il, les deux marins sont en route de Pointe-Barrow au cap Columbia.

A 1.000 pieds au-dessus de Marion, en Pennsylvanie, le moteur échauffé stoppa. Habilement, Omdal manœuvra et évita le choc trop brutal. Mais si les aviateurs ne furent que meurtris, l'appareil s'écrasa sur un vieil arbre.

Sans trop de présomption, on peut fixer à l'instant où Amundsen sortit des débris de son premier avion le début de l'évolution de sa pensée, qui le conduisit à envisager le survol du pack par plusieurs appareils. Cependant, le Norvégien, toujours brûlé par la fièvre qui avait fait relancer la *Maud* dans l'Antarctique après une trop courte escale à Nöme, commande un autre Junkers, livrable à Seattle.

La *Maud* remise à l'eau est belle à faire regretter à Amundsen de la quitter et d'abandonner la mer. Il la conduira au delà de Béring, mais elle le débarquera à Pointe-Barrow et poursuivra sous les ordres d'un autre maître le long voyage.

C'est fini, Amundsen-le-marin ne s'endormira plus que quelques soirs l'oreille contre la muraille de bois de l'autre côté de laquelle l'eau murmure... ou hurle, ne travaillera plus que quelques jours dans la silencieuse chambre de navigation, et plus jamais ne connaîtra l'angoisse d'entendre la quille cogner contre le fond et la joie de sauver son navire.

La *Maud*, avec sa quille neuve, des membres et des baux changés, le pont remis en état, la coque calfatée, l'étrave et l'étambot protégés par de nouvelles plaques d'acier, est prête. On complète l'équipement pour cinq ans : vivres, pétrole, matériel de rechange. On installe le poste de télégraphie sans fil. On trouve une place pour le Curtiss. Quant au Junkers, qui sera débarqué à Pointe-Barrow, ses caisses seront amarrées sur le pont.

Le 3 juin 1922, la *Maud* engagée dans le détroit Juan-de-Fuca, les hommes regardent une dernière fois le vert éclat de la forêt. L'eau glisse bien le long de la coque peinte de frais.

« BONNE CHANCE »

Les nouvelles d'au delà de Béring reçues avant le départ de Seattle, celles qu'un navire qui rentre crie, en le croisant, à celui qui prend la mer, celles encore que la *Maud* cueillit devant Nöme, des baleiniers qui allaient s'y faire panser, n'étaient pas bonnes. Une eau pourrie de glaces et des tempêtes d'automne en plein mois de juillet.

Les explorateurs reposés par un long séjour à

terre, avec sous les pieds un navire remis à neuf dont les 240 CV ronronnaient clair, avaient cependant confiance. Béring dégorgeait ses glaçons qui, arrêtés au sud par l'île Saint-Laurent, se bousculaient dans le golfe du Prince-de-Galles. Se glisser entre eux était maintenant pour Amundsen une vieille habitude, et il y prit grand plaisir, lui qui tenait la barre de la *Maud* pour si peu de jours encore.

Mais, débouquant de Béring. le voilier fut littéralement bousculé sous une grêle de coups et, dans l'impossibilité de doubler et même d'atteindre la pointe Hope. Il dut faire demi-tour, heureux d'avoir derrière lui le plan d'eau et l'abri du golfe de Kotzebue, où il mouilla.

Une, deux semaines passèrent : le vent et la mer, qui à l'entrée et dans le golfe même faisaient s'entre-écraser les énormes blocs, ne changeaient pas.

L'aventure qui, deux ans plus tôt, presque à la même époque de l'année, presque à la même latitude, mais de l'autre côté du détroit, avait arrêté pour tout l'hiver la *Maud* peu de jours après son départ de Nöme, allait-elle se reproduire ?

Le Norvégien ne quittait le pont que pour grimper à la pointe du mât, d'où la vue s'étendait sur un amoncellement de petits icebergs, ou pour sauter sur un glaçon qui défilait le long du bord.

Cette fois-ci et jusque-là il ne pouvait, quant à la *Maud* remise en état et qui avait appareillé à temps, se reprocher aucune faute, aucune précipitation, aucune décision prise à la légère. Amundsen appelait à toute heure ses hommes à la manœuvre. Il fallait essayer coûte que coûte de se dégager. Pendant deux semaines toutes les manœuvres échouèrent, et Amundsen désespérait de quitter jamais Kotzebue lorsqu'un coup de vent dispersa les glaces, prit la *Maud* et la jeta au delà de Hope. Mais ce même coup de vent, cette même tempête, avec sa dangereuse flottille d'éclats de banquise, qui fit doubler Hope à la *Maud,* l'emportait *vers l'ouest,* vers Wrangel, vers la grande dérive. Amundsen s'en serait réjoui s'il n'eût dû, avec Omdal et le Junkers, débarquer à Pointe-Barrow, qui se trouve *dans l'est.*

Un mois avait été perdu à Kotzebue. Amundsen regardait le ciel, où les tourbillons de neige prenaient la forme du spectre de l'hiver. Allait-il imposer à la *Maud* de lutter contre cette nouvelle tempête, de se diriger à la force du moteur vers l'étroit passage entre la banquise et l'Alaska, de s'y engager et d'y naviguer dangereusement jusqu'à Pointe-Barrow ?

Les aviateurs et l'appareil mis à terre, il serait trop tard ; la banquise se serait refermée comme une trappe sur le voilier. La dérive devrait être renvoyée à l'année suivante.

Un baleinier se présenta, grosse coque noire enveloppée par la fumée du moteur, qui titubait, avec les ris pris dans ses voiles rouge sombre, dont l'allure indiquait qu'il s'efforçait de gagner la côte de l'Alaska.

Amundsen n'hésita pas et fit hisser quelques flammes du Code international. Mais le patron du schooner (ils sont souvent cousus d'or) accepterait-il de prendre à son bord les deux avia leur appareil et de les débarquer à Pointe-B

Quelques minutes plus tard le baleinier en cape et Amundsen grimpait à son L'affaire fut vite conclue. Il fut plus long d border le Junkers et l'équipement.

« Allons. Ne vous attardez pas. » Il s'écarter. Était-il possible qu'Amundsen « sa » *Maud* en route pour la grande dé brutalement ? Les moteurs furent lancés régime, la barre du baleinier mise d'un bor du navire polaire de l'autre, les voiles hiss

On eut à peine le temps de se crier d'un l'autre, sans s'entendre, les bras vers le « Bonne chance. »

Le vent d'est dans lequel le baleinier, avec et Omdal accoudés au pavois de la dun remit à tirer des bordées emportait com plume la *Maud* vers Wrangel, vers l'inco gros pack. La neige tissa vite un voile épai les deux navires.

CHACUN SA DESTINÉ

L'AMÉRICAIN renonça lutte avant de se à la hauteur de Barrow et Amu accepta d'être déba un lieu qui sur la c nommé Wainwrigh

Les pieds sur l galets, avec Omdal côté, entouré des maux qui ont aidé à mettre à terre le J l'essence et l'équipement, Amundsen reg navire s'éloigner avec prudence.

Avec sa population d'Esquimaux, de mat plupart déserteurs, qui se sont installés bou et réparateurs de navires, avec ses sauvages faméliques, Wainwright est une sorte de d les pêcheurs heureux débarquent leurs d'huile qu'ils reprendront ; où ils trouve vivres et du matériel avant de reprendre mer ; où les malheureux laissent leurs bl leurs morts, réparent leurs avaries légère placent les embarcations écrasées par les c mer et la glace.

Les premiers jours se passent, pour les teurs, à trouver le bâtiment de planches qu gera l'appareil et les abritera, à le consolid mettre en état, à l'aménager, à le rendr table.

Les caisses transportées à grand renfort et de jappements, dans un pays où les se mins sont étroitement tracés dans les ra torrents, entre les rochers perdus dans les de neige, par les bottes, les chaussons et le les deux hommes se trouvent, pour le prem assis face à face, accoudés à la table, l tendus vers le poêle à pétrole, éclairés pau

ne lampe tempête qui projette leurs ombres
s sacs de couchage, le matériel et l'appareil
emballé et qui doit être monté pièce à pièce
de les emporter vers... le pôle et le cap
bia.
allument les pipes et boivent une gorgée de
'ancien matelot ne se sent pas là tout à fait
à son aise que dans le poste d'un phoquier,
demi-obscurité le fait penser aux cabines et
oursives de la *Belgica,* puis à la clarté du
de la chambre de navigation, du salon, avec
ayons de livres, de la *Maud*... qui navigue
Wrangel.
dal et lui ont, depuis leur arrivée, disposé de
e temps, assez cependant pour, la besogne ter-
, parcourir les alentours à la découverte d'un
n d'envol, d'un champ de neige durcie sur
les skis du Junkers pourraient glisser sans
er une pierre et s'y briser, une sorte de plan
ge sans écueil.
n'en ont pas encore trouvé un. Demain
l repartira.
terrain choisi, un hangar devra y être élevé,
reil et l'essence transportés. Le montage sera
Il faudra procéder aux essais.
Je ne crois pas que nous soyons prêts à nous
er avant l'hiver, et alors il sera trop tard, dit
à coup Omdal, dont les pensées sont exacte-
celles d'Amundsen.
ui-ci continue à fumer et ne répond pas.
ns l'Arctique, la moyenne des jours *clairs* pen-
les mois de juin, juillet, août et septembre
éro. Elle est quatre en octobre pour arriver à
e en décembre, mais alors c'est la nuit.
me qui avec le docteur Cook chassait le
e en plein hiver antarctique pour ravitailler
page de la *Belgica* n'aurait pas hésité à
oler de Wainwright au mois de décembre.
n'avait-il pas justifié le raid vers le pôle par
loration de la banquise ?
e panne aussi banale que celle qui avait pro-
é la chute du premier Junkers en Pennsyl-
laisserait les deux hommes seuls, à 100,
300 milles, plus loin encore peut-être, de tout
habité, dans la nuit polaire, l'un d'eux, sinon
les deux, blessé.
undsen secoue les cendres de sa pipe.
Oui, répond-il, je crois qu'il est trop tard
cette année.
travaillent cependant, le lendemain, les jours
nts. Ils explorent le pays, tâtent, sondent,
rent les champs de neige, finissent par en
uvrir un convenable, durcissent un chemin
ès, élèvent un hangar, transportent les caisses
ne les ouvrent pas.
Vous passerez l'hiver ici, Omdal. Moi, je
avoir des nouvelles de la *Maud.*
s'équipe, choisit parmi les chiens sauvages et
le quelques bêtes qui acceptent les traits et
pour Nöme, à 1.300 kilomètres, qu'il atteint
ix-neuf jours.

undsen trouve à Nöme engourdi, avec sa mer
lace, ses navires morts, que l'eau ne bouscule
x heures où la marée et la tempête s'unissent,
population n'ayant d'autre souci que manger, boire avec excès et jouer les pièces d'or arrachées à l'Arctique l'été précédent, qui mène une existence un peu fantomatique dans des hôtels, des boutiques, des « saloons » dont les lampes ne s'éteignent plus.

Il dépouille les journaux que les courriers apportent à travers les plaines glacées, par dix et vingt, de Seattle et de San Francisco.

Le temps est loin où un télégramme écrit au printemps de la Terre du Roi-Guillaume atteignait Oslo en automne. La station du Spitzberg et celle de Stavanger règlent leurs appareils sur la longueur d'onde de la *Maud* et écoutent la petite voix musicale. Le soir même le monde entier sait ce qui se passe à bord du navire polaire.

Au large de la pointe Hope, où Amundsen l'a quitté, et disparu derrière l'épais voile de neige, il a cédé au vent et a trouvé devant lui une mer assez dégagée. Cap au nord-ouest, il a franchi le 70° parallèle et, onze jours après son départ, était en vue de l'île Herald, dans les parages de Wrangel.

Le 22 août (1922) il avait atteint la banquise par 72° 20' de latitude et 175° 25' de longitude est et y lançait les grappins. *La dérive avait enfin commencé.*

Amundsen se réjouit. La *Maud* est justement là où il voulait la conduire, où il aurait dû la conduire cinq ans plus tôt.

Il déplie d'autres journaux, il cherche et découvre vite dans les « nouvelles du monde » la courte dépêche qui l'intéresse.

La Maud *en dérive dans l'océan Arctique. Après quelques jours d'une lente avance vers le nord, les mouvements tourbillonnaires de la banquise ont ramené le célèbre navire par 72° de latitude. Tout va bien à bord.*

72 degrés ; un recul qui place le bâtiment à peu près à la hauteur de Wrangel. Mais il ne faut ni s'en étonner ni s'en attrister. Le même mouvement tourbillonnaire le rejettera vers le nord. Vers la Noël, un homme dont les bêtes haletantes se roulent dans la neige jette sur le seuil de la poste les sacs du courrier.

On tend à Amundsen, qui s'est précipité, les journaux dont l'un met en bonne place le dernier radio de la *Maud,* du 14 décembre.

Il est bref. La position : latitude 73° 04', longitude 173° est. Des nouvelles de l'équipage : santé et moral excellents. *Nous procédons aux observations habituelles.*

La dérive vers le nord a recommencé, mais il faut à Amundsen des précisions. S'isolant dans sa chambre, il déroule une carte, y porte de la pointe d'un crayon les points, le dernier et les précédents, prend un compas et un rapporteur et mesure.

En quatre mois la *Maud* a parcouru avec la banquise 450 kilomètres, soit moins de quatre kilomètres par jour. Mais elle se trouve dans les parages où dérivait la *Jeannette,* quarante et un ans plus tôt, et suit la même direction.

Les épaves de la *Jeannette* n'ont-elles pas *probablement* passé à proximité du pôle ? Qu'importe le temps ? La *Maud* possède des vivres pour cinq ans. Elle a sur son pont un avion. Surtout, elle résistera, *elle,* à la pression des glaces.

« Pensons maintenant à notre vol au-dessus du gros pack, vers le pôle et la Terre de Grant. » Pour accroître ses chances, Amundsen demande à un marin encore, pilote réputé de l'aviation norvégienne, le lieutenant de vaisseau Leif Dietrichson, de venir se joindre à lui et à Omdal.

Tandis qu'il l'attend, les journaux publient un nouveau message de la *Maud,* qui est restée de longues semaines silencieuses.

16 mars 1923. Latitude 74° 02'. Longitude est 170° 20'. Direction : nord 54 ouest. Vitesse 2 kilomètres par jour. Distance parcourue de décembre à mars: 183 kilomètres. Tout va bien à bord.

Amundsen accueille Leif Dietrichson. « Les nouvelles de la *Maud* sont bonnes, lui dit-il. La dérive est lente, mais elle s'est un peu infléchie vers le nord. Prenons la route de Wainwright. »

Mai (avril, dont le pourcentage de jours clairs est plus élevé, est trop froid) est le meilleur mois pour un vol au-dessus de l'Arctique. Une chance sur quatre demeure de faire la traversée sans brume et sans précipitations. Wainwright n'est qu'à 16 heures, par air, du cap Columbia. Il suffit de choisir le jour. Si, par malchance, l'appareil en cours de vol tombe en panne, les explorateurs auront plusieurs mois devant eux pour rejoindre la terre.

Roald Amundsen et Leif Dietrichson trouvent Omdal auprès du Junkers non seulement sorti des caisses, mais monté et abrité dans un hangar construit à la limite du vaste champ de neige.

L'équipement est prêt. Les barils d'essence sont là. Le moteur tourne rond. Il suffit de faire un essai. (S'ils n'en avaient fait qu'un... peut-être !) puis, les réservoirs pleins, Dietrichson mettra le cap au nord.

Le Junkers glisse, s'élève, fait le tour du champ, s'élève encore, prend la direction du large, s'abaisse, revient, passe au-dessus des Esquimaux et des chiens qui fuient, vire, pique, atterrit.

On laisse le moteur se refroidir, puis on examine l'appareil pièce à pièce : quelques écrous doivent être resserrés et des commandes tendues ou allongées.

Amundsen décide de procéder à un second essai, et après un dernier réglage les aviateurs s'envoleront pour l'autre côté de la calotte boréale, car le temps est clair et calme.

De nouveau l'appareil est en l'air, grimpe, descend, regrimpe, tourne sur une aile, tourne sur l'autre, tire vers le large, tire vers la terre, prend de la hauteur, la perd lentement en un vol d'épervier guettant une proie, se place dans l'axe du champ, skis tendus, ailes hautes, tel l'oiseau qui freine sa chute, touche la neige, mais un peu trop loin, glisse un instant, dépasse de peu la limite du champ exploré, puis fléchit sur un côté, brutalement stoppé par un rocher.

Le train d'atterrissage est brisé.

Si de Wainwright on tire une ligne droite passant par le pôle, on atteint juste le Spitzberg, où, au même moment, les amis d'Amundsen l'attendaient, assistant aux préparatifs du Suisse Mittelholzer qui, lui, se disposait à prendre l'air en direction de Pointe-Barrow.

BEAUCOUP DE BRUIT POUR RIEN

QUELQUES semaines plu Amundsen se trouv Seattle, d'où avait reillé la *Maud* un a tôt, « démuni de t écrira-t-il longtemps « Mon avoir con en tout en un a avarié dont person voulait. »

Après l'accident il avait renoncé à ten vol. Il lui aurait fallu commander des pi New-York, leur faire traverser les États-Un embarquer à San Francisco ou à Seattle. A date seraient-elles parvenues à Wainwright tard certainement. Le mois de mai passé, i déjà trop tard.

Amundsen ne forçait pas la vérité ; une plus, il était ruiné. Les deux Junkers et le C qui suivait la fortune de la *Maud,* achetés lui était pas resté une couronne pour rés patron du chantier et les fournisseurs de S

Découragé ? Non pas. Beaucoup le seraie un Roald Amundsen, pas un explorateur p Son aventure, si elle ne connaissait pas de dépressions, ne serait pas tout à fait étonna

Pour l'instant Amundsen s'interrogeait. le pôle sud il n'avait plus enregistré une re Cependant il a lutté autant et peut-être dava La vérité est qu'il s'était trompé plusieu lourdement.

Un jour qu'il se trouvait, à Seattle to dans les bureaux d'un important courtier ma où il avait conté une fois de plus le stupid dent qui l'avait empêché de prendre le dépa le pôle et le Spitzberg, il exprima à haute v pensées.

Un *hydravion,* dit-il, décollant d'un plan et amérissant, offrirait plus de sécurité qu'un reil à skis, qui risque de se briser à chaque (volontaire ou non) avec la banquise. C croyait-il, possédait de nombreux canaux q mettraient à un appareil à coque de proc une exploration aérienne lente. La science y rait. Et si deux hydravions travaillai conserve, sans se perdre de vue ou en cont télégraphie sans fil, l'un pouvant secourir en difficulté, les risques seraient moindres.

Deux semaines plus tard le courtier chez il avait tenu ces propos l'appelait dans son

— Quand serez-vous prêt à vous envole

— Pour où et avec quoi ?

— Pour l'exploration de la banquise, en vion ?

— Je suis ruiné. Vous le savez.

— Trois Dornier Wal sont commandé *Societa italiana di construzione meccani* Milan.

GES BRAUN SI

— Qui les paiera ?

— Ne vous inquiétez pas. Les fonds sont trouvés.

Amundsen avait déjà développé dans son esprit, et sans espoir de le voir se réaliser vite, le projet qu'il avait exposé dans le cabinet du courtier.

S'il en avait eu la possibilité, avait-il pensé, il se serait envolé du Spitzberg et aurait d'abord exploré la partie du pack comprise entre cette île et le pôle.

Le marin qu'il demeurait avait choisi les hommes qui l'auraient accompagné, étudié l'équipement nécessaire, pris des décisions sur des points de détail même.

Aussi répondit-il tout de suite au courtier qu'il serait prêt au printemps prochain. Et, sans demander de plus amples explications, il s'embarqua pour Oslo.

L'automne (1923) commençait. Pas un jour ne devait être perdu si l'on voulait être à pied d'œuvre en avril suivant. Dès maintenant il fallait s'occuper de la base dont il avait prévu l'emplacement à Ny Aalesund, centre minier norvégien de la baie du Roi, au Spitzberg, de l'armement du navire qui y transporterait le matériel et les appareils, de l'équipement.

A Oslo Amundsen travailla en silence, sollicita des collaborations sans ébruiter son projet. Attaqué méchamment, vilainement, accusé même de lâcheté, d'avoir simulé l'accident de Wainwright par crainte de se lancer au-dessus de la banquise, il se taisait, préparant sa revanche.

Cependant un Amundsen ne sollicite pas le gouvernement pour obtenir un navire, n'écrit pas à tel et tel aviateur réputés, ne rend pas visite aux fournisseurs, ne demande pas le concours des météorologistes (on voit par ce détail qu'Amundsen préparait « minutieusement » son affaire) sans qu'un journaliste avisé ne l'apprenne et ne cherche à en savoir davantage.

Aussi la presse, après avoir annoncé le raid, lance-t-elle des informations étonnantes auxquelles Amundsen prête peu d'attention. Il est inquiet. L'été polaire est fini depuis longtemps, et les postes du Spitzberg et de Stavanger ont en vain écouté. Si la *Maud* a parlé, elle n'a pas été entendue depuis plusieurs mois.

Enfin en décembre, le 3, une petite voix fragmentée, qui est tout de suite identifiée pour être celle du navire polaire, fait vibrer la plaque des écouteurs. Et c'est presque un cri de détresse qui est transmis à Amundsen.

Du 16 mars au 6 septembre le bâtiment a été entraîné vers le nord-ouest. Ce jour-là la position était : 76°16' de latitude et 163° de longitude est. Alors des brises du nord-ouest, très fraîches, avaient ramené la *Maud* à 100 milles dans le sud, où, à la fin octobre, elle avait subi des chocs si violents que tout autre navire aurait été écrasé. Le dernier point la situait par 75°104' de latitude et 159°30' de longitude E.

Cette fois-ci Amundsen n'a pas besoin de dérouler une carte et de mesurer les distances. Le voici par la pensée dans la chambre de navigation de la *Maud*, amarrée à un glaçon, quatre années plus tôt. Son sextant est posé sur la table et le crayon inscrit les coordonnées géographiques résultant du dernier calcul. *Et ces coordonn* quelques milles près, *étaient celles que le vient de transmettre par radio.*

Tant d'efforts depuis quatre ans, de lutt souffrances, une telle dépense de courage et d gie, avoir hiverné à l'île Aion, avoir fran refranchi Béring, avoir sauvé le voilier en dé pendant plusieurs semaines à Serdzé-Kamen, de nouveau franchi Béring, avoir fait remet *Maud* en état à Seattle, avoir une fois e refranchi Béring pour se retrouver au poi Amundsen, constatant une dérive vers le sud renoncé... provisoirement.

Mais l'avion ? Mais le Curtiss embarqué ?

La radio de la *Maud* narrait aussi ses aven Au mois de juin, un champ ayant été amé Dahl et Wisting, profitant d'un temps clair, s'é envolés, mais ils n'avaient pas osé s'éloign navire, « seul point de repère dans l'amoncell chaotique des glaces ». A leur retour ils a déclaré (le Curtiss n'était pas équipé pour u d'importance) que dans ce « paysage lunaire distinguait rien qu'une immense blancheur uniformité absolue et que, même à basse alt il était très difficile de s'orienter ».

Le lendemain, dans les mêmes condition aviateurs avaient effectué un second vol. Pi champ s'étant crevassé, l'équipage en avait d un autre, duquel, le 22 juin, l'avion, le train a dans un trou d'eau, n'avait pu décoller.

La réparation de l'avarie avait demandé semaines, et le 16 juillet l'appareil s'était t en panne tout de suite après avoir pris l'air. la chute, il avait brisé son train d'atterriss une aile. Dahl et Wisting étaient saufs.

« Le pilote, précisait le message, est dans possibilité de se rendre compte de l'état du ter alors même qu'il se trouve à basse altitude, la lui apparaît unie. »

Le 17 décembre au soir on communiq Amundsen un nouveau télégramme. En *semaines,* la *Maud* avait gagné *4 milles* le nord et *1 mille* vers l'ouest. Dans l'obscur l'hiver polaire une sorte de monstrueuse te sans vent bouleversait le pack jusqu'alors (au des terres) relativement calme. Mais au poi était parvenu le voilier, les glaçons, arrêtés p îles Henriette, Jeannette, Bennett et celle l'archipel de la Nouvelle-Sibérie, s'accumu s'entre-heurtant, se bousculant, se fragme éclatant, chavirant.

La *Maud,* en son état normal, échappait pression de la banquise, par sa forme même. ces énormes blocs qui jaillissaient du chao s'écroulaient, roulaient, dans ce bouillonn glaciaire quasi volcanique, elle risquait à c seconde d'être broyée. Les journaux, chaqu qu'ils en avaient l'occasion, publiaient un muniqué : « Situation préoccupante... s'a vant. » Les fêtes de Noël et du jour de l'An furent, en Norvège, sous le signe de l'ango

Quelques voix se faisaient entendre attaquaient. « Amundsen, pourquoi ne te tr tu pas avec tes compagnons ? »

L'ancien matelot phoquier qui a hiverné si dans les régions polaires, le héros du passa

l-ouest, du pôle sud et du passage du nord-est pas à justifier de son courage. D'ailleurs, en ne bataille intérieure, il est sourd aux insinua-s. Les années 1923, 1924 et les deux ou trois antes forment certainement la période la plus que et peut-être la plus riche de son étonnante Un homme toujours heureux s'appauvrit.

a dérive du *Fram* a échoué pour un de ses : la conquête du pôle. Cependant la gloire de sen en est sortie plus grande. De l'échec de la ve de la *Maud,* la gloire d'Amundsen ne serait diminuée si... Il y a trop de si... L'éclatante oire du pôle sud n'est pas tout à fait pure ; le végien a trompé tout le monde, et Scott et compagnons sont morts. La route de la *Maud* is le départ de Tromsö en 1918 est pavée reurs. Pour la masse, les vaines tentatives de inwright sont obscures. Et surtout, surtout, ndsen n'est pas à bord de son navire.

'ancien matelot phoquier marche la tête basse, pas qu'il n'ose la lever et regarder les hommes face, mais il porte tout cela en lui.

ependant les journaux s'occupaient toujours de expédition et donnaient des détails nouveaux... ne pour Amundsen.

e 11 janvier 1924 un rédacteur du *Tidens n,* qui, certainement, possédait plus d'imagina- que le fameux anthropologiste Cook, de New-k, écrivait que les hydravions faisant la navette rtir du Spitzberg établiraient au pôle un dépôt sence qui leur permettrait ultérieurement ploration du pack. Inspiré par l'histoire du t Poucet, il ajoutait que les aviateurs, pour ouver leur route, *lanceraient par-dessus bord objets foncés.*

a presse fit tant de bruit autour de l'expédition Norvégien que M. Denby, secrétaire d'Etat à Iarine du gouvernement américain, s'en émut et onça le départ prochain *du dirigeable* Shenan-h *assisté de navires et d'avions et l'intention Etats-Unis d'annexer le pôle nord* et les terres oisinant, *droit qu'avait établi le raid de Peary 1909.*

e président Coolidge, plus sage, décommanda pédition, et M. Denby démissionna.

e fut alors que tout croula. Faute de paie-t, et il s'agissait de 400.000 couronnes, la A. I. C. M. refusa la livraison des trois Dornier à Amundsen, qui, estimant le moment venu de faire transporter à la base, les réclamait.

- Ce courtier de Seattle m'avait affirmé que était réglé.

- *Nous n'avons jamais entendu parler d'un rtier de Seattle,* répondit la Société.

n rechercha le bonhomme, il avait abandonné affaire.

semble qu'en cette première partie de née 1924 Roald Amundsen ait touché le fond son abîme.

avait devant lui la réponse brutale de la iété italienne, et il aurait suffi que le gouverne-t norvégien lui accordât une subvention et que armateurs et les capitalistes de son pays ayassent chacun quelques billets de leur porte-lle.

Il tenait dans la main le télégramme qu'avait émis la *Maud* le 1er février et auquel certains journaux avaient donné comme titre : « On s'attend à des événements sensationnels. »

A un mille plus au sud qu'au mois de décembre, le navire, entraîné vers l'ouest, se rapprochait, dans le tumulte, de la barrière aux étroites ouvertures qu'opposait aux glaces l'archipel de la Nouvelle-Sibérie. Dans le détroit, entre De Long et Anjou, vers lequel le voilier dérivait, les compressions étaient considérables.

La T. S. F. permettait entre les explorateurs et ceux qui attendaient anxieusement leurs messages un contact quasi direct. On les interrogeait et ils répondaient : « Voici notre position. La coque est intacte. Dans la minute aucun bloc ne nous menace directement. Nous sommes en bonne santé. » Enfin, ils annoncèrent qu'un calcul les avait situés *au delà* du passage si dangereux. Les mouvements de la banquise étaient moins violents et la dérive avait repris en direction du nord-ouest.

Une sorte de débâcle se produisit au mois d'août, et ces hommes prisonniers depuis deux ans, qui, pendant douze semaines, avaient risqué d'être broyés, *s'efforcèrent de se faire reprendre par la banquise* pour continuer la dérive. Ils n'y parvinrent pas.

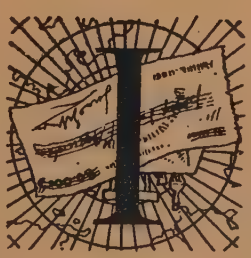
Bientôt ils signalèrent une voie d'eau à l'arrière, puis l'épuisement rapide de la provision d'huile pour le moteur. Il leur fallait rentrer.

Mais par où ? Pendant quelques semaines, la banquise joua avec la *Maud* tel le chat avec la souris. Les navigateurs polaires mirent le cap vers Tchéliouskine, vers, plus loin, le cap Nord, et une patte se tendit devant eux. Ils virèrent de bord. La route de Béring, aussi, était coupée.

Ne pourraient-ils pas doubler par le sud les îles de la Nouvelle-Sibérie, dont ils apercevaient les sommets ? Il leur fallut sept jours pour se glisser entre les griffes du chat, qui les rattrapa sur la côte sibérienne. Le dernier message signala le voilier bloqué à l'île des Quatre-Piliers, où il hivernerait.

Amundsen, qui la chercha sur la carte, trouva l'île minuscule à côté d'Aion, où la même *Maud* avait passé la nuit boréale cinq ans plus tôt.

L'ANGE DU DESTIN



Il faut être un homme de haute qualité pour, la cinquantaine passée, repartir à zéro.

Six années de tentatives avaient appris à Amundsen que la réussite de la dérive était non pas impossible, mais très aléatoire. Il n'y avait aucune raison pour que les conditions météorologiques qui avaient rejeté la *Maud venue du cap Nord et venue de Béring au même point* de la côte sibérienne

changeassent dans les années à venir. Et pour un avion l'avantage était mince de s'envoler d'un champ tracé sur la banquise par l'équipage d'un navire qui a gagné quelques degrés de latitude vers le nord plutôt que du Spitzberg.

Donc il fallait se donner tout entier au projet du vol vers le pôle. Amundsen télégraphia à Sverdrup : « L'état de la *Maud*, le manque d'huile, l'épuisement des provisions, le repos dont vous avez besoin vous feront mettre le cap sur Seattle, la débâcle venue. Ce sera la fin de vos tentatives. D'ailleurs je n'ai plus d'argent. »

Mais comment Amundsen, qui de nouveau s'avouait ruiné, « se donnerait-il tout entier au projet du vol vers le pôle » ?

Il frappa à la porte de la Société norvégienne de navigation aérienne et exposa son projet au directeur, M. Ralf Thommessen. Il « n'attachait, dit-il, qu'un médiocre intérêt à atteindre le pôle, Peary y étant parvenu. D'ailleurs le rayon d'action des appareils qu'il emploierait ne le permettrait pas. Il se proposait de pénétrer aussi loin que possible dans la zone arctique entre le Spitzberg et l'Alaska, océan couvert de banquises en dérive, croyait-on. Mais la science exigeait des certitudes qu'un vol, qui ne serait que le prélude d'explorations plus complètes, pourrait apporter ».

Le crédit dont jouissait, sept ans plus tôt, l'homme du passage du nord-ouest et du pôle sud est épuisé, et depuis quelque temps le bruit court à Oslo que Fridtjof Nansen a donné son appui (appui qui irait jusqu'à prendre la direction de l'entreprise) au plan qu'a formé le capitaine de zeppelin Bruns de traverser l'océan Glacial arctique de Mourmansk (Laponie russe) à la côte de l'Alaska en aérostat.

Cependant le directeur Ralf Thommessen et ses collaborateurs promettent leur aide à Amundsen. Ils le patronneront, solliciteront pour lui les souscripteurs éventuels, interviendront auprès du gouvernement, organiseront même l'expédition, mais... l'explorateur trouvera lui-même l'argent pour l'acquisition des deux Dornier Wal qu'il estime nécessaires et suffisants.

L'admirable Robert Falcon Scott — le martyr du pôle sud si Amundsen en est l'homme — vendit à l'avance pour mettre sur pied son voyage, les récits qu'il en ferait... à son retour et encaissa même les honoraires de ses conférences futures.

On n'était pas disposé (on l'aurait été quelques années plus tôt et on le sera quelques mois plus tard) à faire un tel crédit à l'ancien matelot phoquier, qui dut prendre tout de suite le bâton et la sébile du moine quêteur.

En fin septembre 1924 il partit pour les Etats-Unis.

A ce solitaire en face d'une foule, à ce silencieux qui s'est mis à parler, la franchise vient naturellement aux lèvres. Et sa poitrine est pleine de ses erreurs ; il lui faut les crier pour s'en débarrasser.

Il n'est pas un orateur. D'ailleurs il ne cherche pas à persuader et n'a rien d'autre devant lui que son passé. Ces femmes, ces hommes, ces jeunes gens sont venus, ont donné leur dollar pour voir l'explorateur qui a réussi là où Franklin a échoué, qui est passé là où Scott est mort de faim. Ils fixent ses yeux pour y découvrir la « lumineuse ol rité » de six hivers polaires, l'image conservée montagnes antarctiques, le reflet comme dan miroir des énormes icebergs dérivants, de la quise et du voile épais des blizzards et des bru

Ils écoutent. Amundsen repartira... lorsqu'il assez amassé de banknotes. Il leur dit ce que regard contemplera, croit-il. Il les prend avec à bord de son propre appareil, les fait se pen et leur montre du doigt le gros pack polaire celé, avec des canaux et des plans d'eau où hydravions se poseront.

Ils sont venus exactement pour cela, pour pris et transportés dans un autre monde. A oubliant ce qui a été dit et écrit sur Amund admettant ses échecs, ils se lèvent, l'applaudis l'acclament.

Le travail, l'humilité, la constance « paien Il arriva qu'un homme jeune se présenta à Am sen.

— Mon nom est Lincoln Ellsworth. Si vou faites participer à votre expédition, je vous re tout de suite un chèque de 80.000 dollars.

Le vent qui avait « refusé » si longt « adonne ». La Fortune a, elle aussi, des « sau

Amundsen avait été surpris par la tromperi courtier de Seattle. Il ne s'étonne pas de l'en siasme généreux de ce grand garçon. H répondit :

— Je demande par télégramme à Riiser-La de se joindre à moi. Vous viendrez avec nou

MINUTIEUSE PRÉPARATION

A réponse d'Amundse Ellsworth indique qu' prêt. Elle transpose pensée du futur au sent. Combien de s'est-il répété, roula travers les Etats-U « ... deux appareils v de conserve, l'un pou secourir l'autre, suff et je demanderai au lieutenant de vaisseau marin encore) Riiser-Larsen, le meilleur sp liste norvégien de l'aviation, de m'accompagn

Avec Ellsworth il s'embarque à Oslo. D'a télégrammes le précèdent en Europe, et, tandi le paquebot roule dans les lames d'hiver de l'A tique du Nord, là-bas, en Norvège, avec l'aide mise de la Société de navigation aérienne, l' dition s'organise.

De nouveau Amundsen est pressé. Ce n'est cependant la hâte fébrile, l'une des princ causes des échecs de la *Maud* et du Junk Wainwright.

t cette dernière expérience le sert. Il sait que r tenter un vol vers le pôle nord un seul mois l'année est favorable : mai. Avant, il fait trop d, après, la clarté relative de l'atmosphère dis- ait. Donc il faut être prêt à partir, installé à Aalesund, de la baie du Roi, un jour prochain semaines à venir.

Sinon il faudrait tout renvoyer à l'année sui- te. Et si Amundsen quêtant à travers les Etats- is se résignait à l'attente, avec tous les atouts main il lui faut agir tout de suite.

Au moment où, à New-York, Ellsworth s'est pré- té, le ciel s'est éclairci. Lorsqu'Amundsen met le d sur le sol norvégien il est tout à fait dégagé. Tous les ordres qu'il a envoyés ont été exécutés, s les désirs qu'il a exprimés ont été réalisés. ser-Larsen l'accueille, prêt à l'aider et à partir c lui ; les deux Dornier Wal sont à Tromsö, voyés par le directeur de l'usine, qui ira jusqu'à baie du Roi, et par deux mécaniciens, dont l'un a partie des équipages et tentera le raid, spécia- es des moteurs Rolls Royce (Eagle IX), qui pro- sent ces appareils ; deux vapeurs mis à la dispo- on de l'explorateur par le gouvernement norvé- n, qui seront sous ses ordres, qui lui prêteront besoin assistance, qui l'attendront, transporte- t les avions et les membres de l'expédition au tzberg ; la Société de navigation aérienne qui ait répondu à Amundsen : aide-toi je t'aiderai, réglé les détails matériels.

La foule même, cette « femme », qui l'a délaissé longtemps, s'occupe de lui, parle de lui, l'ova- nne.

Qu'a fait Roald pour obtenir tout cela ? Il n'a s perdu courage. Il n'a pas tendu les poings vers ciel et ne l'a pas maudit. Mais chacun de ses es et chacun de ses ordres seront une sorte de onnaissance implicite de ses erreurs passées.

Il forme les équipages. A bord de l'appareil, matriculé N-25, embarqueront Amundsen lui- me comme observateur, Riiser-Larsen en qualité pilote, et Feucht, mécanicien spécialiste. Celui N-24 sera formé des deux marins de l'affaire Wainwright : Dietrichson, pilote, et Omdal, canicien, et d'Ellsworth, qui, à New-York, un que à la main, a fait figure d'ange du Destin. Amundsen n'a pas eu plus de soin lorsqu'il a isi ses compagnons du *Gjöa* et du pôle sud. Il a eu beaucoup moins lorsque après seulement une aine de jours d'escale à Nöme il a relancé la *ud* dans la bagarre avec un équipage réduit et igué.

Contre le froid, selon les conseils des spécialistes, era entourer les tuyaux des appareils de toile et feutre, et l'eau des radiateurs, munis de volets, a additionnée de 40 % de glycérine pure. Les npas et les niveaux seront emplis d'alcool. Une le qui ne gèle qu'à —40 degrés enrobera les mmandes et tous les appareils. Les hommes teront (les appareils ne sont pas fermés) bonnet rré, tunique tissée de poils de chameau, anorak peau de phoque, gants doubles de peau de uton avec fourrure dessus et dessous, mocassins phoque et bottes.

Chaque équipage sera muni — bien sûr — des appareils de navigation habituels : compas, montres, sextants, mais Amundsen, qui connaît bien les perturbations magnétiques de cette région pour les avoir si longuement étudiées et la difficulté, accrue encore par un déplacement rapide, de calculer une déclinaison, installera un compas solaire qu'il a lui-même inventé. Enfin seront embarquées des bombes fumigènes et de l'aniline qui, jetée sur la neige, pourvu qu'elle soit humide, tracerait la route d'un avion égaré.

L'ancien matelot phoquier, qui a eu le temps d'y réfléchir, a plus « minutieusement » encore préparé son raid.

Sur la plage de Wainwright l'explorateur s'était trouvé aveugle en face d'un immense océan glacé. S'il s'en était envolé, quel temps aurait-il trouvé à 50, 100, 200 milles ? Un ciel lumineux, une atmosphère calme, une brise favorable ? Ou la brume, la tempête de neige, un vent debout, un vent de travers ?

Pour son raid avec les Dornier il fait appel à Jacob Bjerknes, un des meilleurs météorologues de l'époque, qui, avec ses aides et ses appareils, s'installera à Ny Aalesund.

Pendant tout le séjour de l'expédition à la baie du Roi plus de dix stations étrangères, alertées, transmettront trois fois par jour à Bjerknes leurs observations atmosphériques.

Ces observations et celles qui seront faites sur place — au sol et dans la haute atmosphère par des ballons-sondes — permettront de dresser la carte du temps et de choisir le moment le plus favorable au raid.

C'est Jacob Bjerknes lui-même qui donnera le signal de l'envol.

Cela étant réglé, Amundsen rédigea les instructions à l'usage de Dietrichson, le chef du N-24 : *Au cas où les deux appareils ou les deux équipages perdraient la liaison, poursuivre l'exécution du programme du voyage. Dietrichson a pleins pouvoirs pour prendre possession des terres qu'il découvrira au nom de Sa Majesté le Roi de Norvège.*

Les ordres qu'il donna aux capitaines des navires mis à sa disposition furent plus explicites. Après avoir passé ses pouvoirs de chef au commandant Hagerup, il indiqua d'une manière très précise les lieux et la durée des patrouilles à entreprendre dans le cas où les hydravions ne rejoindraient pas la baie du Roi dans le délai prévu.

Ces ordres, qui prescrivaient même le décrassage des chaudières tel jour et non tel autre, indiquaient qu'Amundsen avait prévu non seulement l'échec mais la catastrophe, que sa pensée était allée plus loin encore, et il avait nommé les terres qu'il s'efforcerait d'atteindre si les appareils abandonnaient à leurs propres moyens les explorateurs sur le pack. Enfin il avait calculé le temps d'attente (sept semaines) au delà duquel il ne serait plus raisonnable d'espérer revoir vivants les aviateurs. Jamais, même à l'époque du pôle sud, Amundsen n'avait avec autant de soin et de précision préparé son entreprise, qui ne constituerait qu'une sorte de sondage précédant un voyage plus important.

Quelles sont en effet ses réelles intentions ?

Le combustible ayant été sacrifié à l'équipement et aux vivres qui permettraient aux aviateurs accidentés de rejoindre une terre, les Dornier Wal n'emporteront pas une quantité d'essence suffisante pour couvrir deux fois la distance de la baie du Roi au pôle.

L'explorateur pensait-il découvrir des « terres nouvelles » et en prendre possession « au nom de Sa Majesté le roi de Norvège », ainsi qu'il l'a écrit pompeusement dans son ordre à Dietrichson?

C'est fort douteux. Il faut croire Amundsen lorsqu'il déclare : « ... l'expédition permettra d'acquérir une expérience très utile au cas où j'entreprendrais plus tard le raid que je projette depuis longtemps entre le Spitzberg et l'Alaska ».

Cependant l'appareil émetteur de T. S. F. qui devait être embarqué sur le N-24 n'ayant pas été livré, Amundsen passera outre. C'est la seule négligence qui puisse lui être reprochée.

Mais tous les points de détail réglés, toutes les instructions rédigées et qui seront suivies, tous les ordres donnés qui seront exécutés, Amundsen, dans la satisfaction d'une entreprise bien soutenue, bien préparée, qui porte en elle la graine de la réussite, oublie ses succès et ses échecs passés, retrouve sa joie intérieure, son enthousiasme, redevient le gamin qui après avoir, avec le lait maternel, tété l'amertume de la mer, étendu sur le rocher de Borge, rêvait de devenir un conquérant du monde.

Le 9 avril 1925 il prend la mer à Tromsö à bord de l'un des deux navires qui transportent l'expédition à Ny Aalesund.

Encore Tromsö, déjà si chargé de souvenirs ! C'est la première fois qu'il embarque pour une expédition à bord d'un vapeur, et la mer le reçoit comme un de ses enfants, enfin retrouvé, et le traite comme si souvent elle l'a fait... par de grosses lames d'ouest et par un ciel bouché, pluvieux, noir de giboulées de neige.

Le temps est si mauvais que le bâtiment qui porte Amundsen est contraint de s'abriter pour quelques heures. L'autre, roulant et tanguant terriblement, avec sa machine et son banc de quart à l'arrière chargé des Dornier en caisses si énormes qu'elles dépassent la passerelle et masquent la vue à l'officier de veille, disparaît au large dans la tourmente et la nuit.

Dieu ! S'il avait sombré — et Amundsen le craint pendant vingt-quatre heures — avec les appareils à bord ! Mais les Norvégiens sont d'habiles marins, et le 13 avril, après quelques dures journées, les navires, qui ont suivi le chenal ouvert pour eux dans la baie du Roi, ont accosté la glace qui emplit le port de Ny Aalesund, et tous les explorateurs sont à terre.

Comme s'il n'était pas le chef, Amundsen suit les travaux qu'il a réglés. Il regarde ; Schulte-Frohlinde, le constructeur des Dornier, les mécaniciens Feucht et Zinsmayer, Riiser-Larsen, Dietrichson, Omdal entourent la coque d'un hydravion, semblable à une monstrueuse libellule, qu'un mât de charge a déposé sur la glace, ouvrent les caisses, mettent en place les moteurs, fixent les ailes et les hélices à quatre pales, raccordent fils et les tuyaux, tendent les commandes.

Il tourne le dos et dit au passage deux aux journalistes Frederick Ramm et Wharton, tous les jours, télégraphient au monde entier nouvelles de l'expédition. Il les quitte, se l photographier par Berge (le cinéma n'envoie encore ses opérateurs d'actualités) et frappe porte du laboratoire de Bjerknes.

Celui-ci lui montre les sortes de dessins abst qu'il trace après avoir reçu les pressions bar triques transmises par Londres, Paris, Be Oslo, Stavanger, Sandhamm, Haapsalu et, m des navires en mer.

— Eh bien, interroge Amundsen, quand « petits trucs-là » nous annonceront-ils un du nord-ouest ?

Un anticyclone dans la région du pôle c'est-à-dire un temps clair, se traduit au Spitz par un vent du nord-est. Ainsi, du moins, décidé Jacob Bjerknes.

— Ne soyez pas impatient. Venez. Nous lâ rons un ballon-sonde.

Amundsen s'échappe et court demander au r télégraphiste Devold de lui passer un insta casque d'écoute et de régler l'appareil sur la gueur d'onde de la *Maud*.

Il ferme les yeux comme si de ne pas user vue rendait l'ouïe plus sensible. Il vou entendre la petite vibration produite ici par le de Sverdrup ou de Wisting, appuyé là-bas, à des Quatre-Piliers, de l'autre côté de la ca polaire, sur le manipulateur.

Alerté par un faible appel, il rend viveme casque à Devold, qui, attentif, murmure :

— Non. Non. Je ne sais pas *qui* c'est et j sais pas où *il* est... (ces quelques secondes cha d'inconnu, avant que la voix lointaine se nommée et située — et parfois elle garde son tère — sont émouvantes), mais ce n'est pa *Maud*. D'ailleurs, nous ne l'entendrons plus nuits sont déjà trop courtes.

UNE AVENTURE LUMINEUSE

Ce fut seulement au déb mai — le 4 — que knes annonça la pré d'un anticyclone da région polaire.

Temps clair, donc t rature basse, oscillant —15, —20 degrés, la rigueur semblait accrue par le fort de nord-est — impatiemment attendu — soufflait.

Amundsen se souvint de la leçon du pôl du faux départ pris seulement une semaine

n de la nuit hivernale et du retour précipité
avait dû faire.
envoya les navires en patrouille sur la côte
l-ouest du Spitzberg et attendit. Bien lui en
Pendant quelques jours l'hiver tira ses der-
s feux d'artifice, puis, d'un coup, la tempéra-
monta.
ux Quatre-Piliers, sans doute, la *Maud* devrait
ndre deux ou trois mois avant de se dégager.
s en ce printemps de 1925 Amundsen, lui, est
iseau. Il est semblable à ces oies sauvages que
ouvent il a enviées. Il n'a pas les pattes prises
la glace. Au prochain anticyclone il s'envo-

21 mai le temps est clair, la température
ptable, une brise de nord-est ride les flaques
u.
départ est fixé à 5 heures du soir. Mais une
encore il n'y a plus de soir, il n'y a plus de
, plus de midi ni de minuit. Une nouvelle
mineuse » aventure commence dans laquelle,
calme, avec cependant l'anxiété que provoque
nouveauté », Amundsen et ses compagnons
treront pas, comme toujours, peu à peu, mais
ceront emportés par les Rolls Royce, à l'allure
ire de 150 kilomètres.
mundsen, prêt à prendre place dans la car-
ue, a le sentiment de se livrer sans défense à
gin qui l'emportera, à un mécanisme inconnu
nconnaissable, et il voit encore le sol se rap-
cher terriblement vite lorsque, dans le ciel de
nsylvanie, le moteur du Junkers s'arrêta.
ependant, le plein d'essence fait, les radiateurs
lis, les vivres et l'équipement chargés, les
es des Dornier tournaient au ralenti.
ais l'anxiété d'Amundsen est compensée par
joie extraordinaire.
va survoler une partie du gros pack polaire.
verra de haut. Il en aura des vues aériennes
s'ajoutant l'une à l'autre, lui donneront une
d'ensemble.
ombien de fois, pendant combien d'années
l été le prisonnier de la banquise ? Vraiment
risonnier, comme un oiseau dans une cage,
me un tout petit homme, dont le regard est vite
né, même s'il grimpe à la pomme du mât, même
court derrière un traîneau emporté par les
ns. Nansen s'est déplacé pendant quatre cent
ante et un jours dans une sorte de couloir.
Amundsen, il dominera.
17 heures les équipages font leurs adieux et
arquent.
iiser-Larsen sort son avion, déjà en vitesse,
e flaque d'eau, le redresse, lui fait reprendre
tact avec sa piste d'occasion, accélère, l'arrache,
ève. Le N-25 vole.
prend de la hauteur, vire, monte encore, vire
re pour jeter un coup d'œil à la banquise du
d et voir que Dietrichson a réussi, lui aussi,
premier coup, à décoller.
es Dornier Wal mettent le cap au nord.

uelques minutes seulement, et la vue d'Amund-
a pris une ampleur considérable. La véritable
ne de ce coin de terre glacée apparaît et chaque
partie : monts, vallées, falaises, couloirs, canaux, îles, retrouve dans l'ensemble sa place et son importance exacte. Le N-25 — que suit le N-24 qu'on ne perd pas de vue — comme chaussé des fameuses bottes de sept lieues, franchit d'un pas les vallées, enjambe les monts et les îles, passe d'une plage à l'autre par-dessus les baies et les détroits, non sans qu'Amundsen n'aperçoive ici des baleiniers qui s'efforcent d'atteindre la terre à la rame, là un homme qui court derrière un traîneau, dont la longue piste est jalonnée de chiens abattus. (Le Norvégien sait ce qu'il en est.) Plus loin un bâtiment semblable au *Gjöa* est échoué, la coque crevée, qu'il a fallu abandonner. Plus loin encore un autre homme dont le nom, Nordenskiöld, est célèbre, cuit un pain fait de mousses pour essayer de calmer sa faim et ne pas mourir. Il y a réussi, car Amundsen le retrouve plus au nord encore (quelques années ont passé) franchissant des crevasses sur des ponts qui s'effondrent, pour atteindre une baie que les Dornier dépassent d'un coup d'aile.

Amundsen lève la tête et regarde devant lui pour voir un immense mur noir, très haut — comme si le monde finissait là — vers lequel le N-25 et le N-24 se précipitent.

La brume. Elle est là, inattendue, épaisse, pénétrable mais opaque. « Ah ! Les savants ! Ce Jacob Bjerknes qui travaille à la baie du Roi depuis plus d'un mois, qui recueille dans toute l'Europe les nouvelles météorologiques, qui, le vent du nord-est soufflant, nous a dit : « Anticyclonique dans la » région polaire et temps clair. Partez. »

Riiser-Larsen regarde le mécanicien Feucht, qui répond d'un clignement des yeux. « Oui. Les moteurs donnent bien. » D'un coup du gouvernail de profondeur, le Dornier est enlevé, crève la brume en diagonale et la domine.

L'explorateur est atterré. Il n'a pas décollé de Ny Aalesund pour une tentative de record ni pour survoler un pôle masqué. D'ailleurs, comment saurait-il qu'il y est parvenu ? La brume l'empêche d'observer et de calculer sa vitesse et sa dérive.

Il est parti pour *voir comment est faite* la banquise, quelle garantie et quelles possibilités elle offre à des hydravions qui, plus tard, l'année suivante, procéderaient à une exploration poussée.

L'air chaud printanier qu'un courant aérien a entraîné et qui s'est refroidi forme un énorme banc brumeux, épais, stagnant, et il faudra pour le disloquer et l'emporter un fort coup de vent ou un changement brusque de température qui le précipitera en pluie, en neige ou en grêle.

Il est fait de nuages importants, pas bien distincts les uns des autres, entre lesquels cependant Amundsen peut, le temps qu'il survole un puits ou une crevasse, jeter un coup d'œil.

Il note ce qu'il aperçoit ainsi. « Jusqu'au 82e parallèle, écrit-il, la banquise est formée de glaçons de faibles dimensions séparés par des canaux. » Un navire pourrait naviguer et un hydravion se poser et repartir. Mais plus loin ?

Devra-t-il se contenter de ces regards en coups de sonde, mais qui savent enregistrer ? Et si un moteur stoppait, ce serait la catastrophe ! Amundsen, qui aperçoit en arrière et un peu au-dessous

de lui le N-24, ne se doute pas que dans le moment l'un des deux Rolls Royce de cet appareil chauffe.

Après deux heures de survol — et la vitesse est estimée à 120 kilomètres-heure — la brume est moins dense et moins sombre. Puis, devant les Dornier, le voile se retire brutalement et, à l'aplomb de l'énorme masse, comme du haut d'une falaise gigantesque, le regard d'Amundsen atteint le pack ensoleillé, et ses yeux éblouis se ferment.

« Toujours du blanc, du blanc toujours, toujours et partout rien que du blanc », s'écrie-t-il.

Il n'est pas possible de savoir exactement où les aviateurs se trouvent après cinq heures de vol. La ligne imprécise de l'horizon ne permet pas de mesurer la hauteur du soleil, mais le relèvement de celui-ci révèle une dérive vers l'ouest.

L'aspect du pack a changé. Les canaux ont disparu. A l'infini, des « champs » plus ou moins longs, plus ou moins larges, fermés par des murs de glace. Une sorte de « campagne » plate, extrêmement morcelée et morte, une mer glacée de cauchemar et d'ennui, où nulle part il n'y a assez d'espace pour que, sans danger, un appareil roule ou glisse.

Le spectacle ne change que pour montrer un amoncellement de glaçons, blocs jetés les uns contre les autres, parmi lesquels — plus à l'ouest — Peary, ses compagnons et ses bêtes s'étaient démenés comme des fourmis dans un tas de cailloux.

Il est 1 h. 15 (le 22 mai 1925). Les appareils tiennent l'air depuis huit heures. Le mécanicien Feucht s'approche d'Amundsen.

— Commandant, la moitié de l'essence est brûlée.

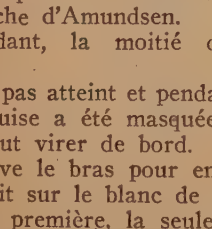
Le pôle n'est pas atteint et pendant plus de deux heures la banquise a été masquée par la brume, cependant il faut virer de bord.

Amundsen lève le bras pour en donner l'ordre lorsqu'il aperçoit sur le blanc de la banquise une étoile bleue, la première, la seule, un plan d'eau assez vaste pour que les hydravions s'y posent.

Après s'être assuré que le N-24 le suit, il abaisse le bras et fait signe à Riiser-Larsen d'amérir.

L'étoile de mer approche, grandit, perd sa forme ; la coque écrase les vaguelettes, s'enfonce, disperse les menus glaçons, écarte l'eau. Le pilote, les moteurs au ralenti, conduit l'appareil dans un couloir.

Amundsen, avant que les murs de glace l'emprisonnent, a le temps d'apercevoir le N-24 amorcer le virage qui le conduira dans une autre branche de la mare.



ANGOISSANT INTERLU

E lendemain et le surl
main aucun ronro
moteur ne troubla
silence de la baie du
Hagerup partit donc
les deux vapeurs pat
ler sur la côte nord-
ainsi qu'il en avait
l'ordre, et les journa
Ramm et Wharton
appel à leur imagination pour faire patient
lecteurs de la presse mondiale, qui suivaient
un mois les préparatifs du raid.

On avait attendu pendant une demi-année
dant un an et plus, sans inquiétude véritabl
nouvelles du même Amundsen parti pour l'A
tique, pour l'archipel nord-américain, pour l
sud. L'aviation et la télégraphie sans fil con
çaient à donner à la foule un cœur fébr
fallait — il faut — aller vite et être ren
tout de suite.

Chaque jour, Ramm et Wharton, embarq
bord des navires patrouillant dans les paras
l'île des Danois, télégraphiaient de longs ar
et chaque jour des milliers de Norvégien
Français, d'Allemands, d'Italiens, d'Espa
d'Anglais, d'Américains, etc., dont certai
savaient pas exactement ce que représentait l
d'Amundsen, ouvraient leur journal et y
chaient des nouvelles des aviateurs bien inca
— l'appareil de radio n'ayant pas été embarq
d'en donner.

Ainsi se développa l'une des premières ang
collectives qui si souvent depuis secouère
monde. Elle servit le Norvégien plus peut-êt
son exploit le plus grand.

Cependant, deux semaines étant p
Hagerup, selon les ordres, avait mis le cap
et explorait la côte nord du Spitzberg, puis pq
vers la banquise.

Le disparu avait lui-même écrit qu'on ne
plus s'attendre à le voir revenir par la vo
airs après quinze jours.

Les six hommes étaient donc perdus sur lé
Saufs ou blessés ? Près ou loin ?

Une certaine nuit — exactement le 17 juir
23 heures — quelques hommes du vapeur
l'un des deux navires de l'expédition, ren
Ny Aalesund pour charbonner, accoudés à l
regardaient un phoquier qui, étant entré e
et s'étant approché, longeait leur bord en di
du quai.

— Dis donc, l'ami, cria l'un des hommes
trouvaient sur le pont du phoquier à l'
hommes du *Hobby*. Tout va-t-il bien chez

C'était Amundsen. Riiser-Larsen, Omdal,
Dietrichson et Ellsworth l'entouraient.

LES NAUFRAGÉS DE LA BANQUISE

Au décollage de la baie du Roi, Dietrichson, pilote du N-24, avec Omdal comme mécanicien et Ellsworth comme observateur, avait arraché sur la glace une rangée des boulons rivetant la coque de son appareil.

L'avarie pouvait avoir graves conséquences, compromettre, par mple, un amérissage. Le lieutenant de vaisseau tinua cependant à prendre de l'altitude et mit cap au nord, à la suite du N-25.

Après avoir survolé, avec ses bottes de sept es, lui aussi, la côte et l'archipel nord-ouest du itzberg et après, toujours dans le sillage de pareil d'Amundsen, être monté assez haut pour iner l'énorme banc de brume qui s'étendait vers pôle sur plus de 200 kilomètres, Dietrichson perçut que le moteur arrière chauffait.

Le thermomètre indiqua 100 degrés, puis 115, is il éclata.

Omdal réduisit le régime de ce moteur.

Le chef du bord se trouvait dans une situation ficile. Privé d'un propulseur, il lui faudrait se er sans pouvoir, en raison de la brume opaque, oisir... son terrain. Et ce qu'il apercevait du pack r des trous verticaux lui promettait une prise de ntact désastreuse.

La prudence exigeait un retour immédiat à Aalesund.

Mais Dietrichson devait-il se montrer prudent et endre la responsabilité d'arrêter le raid ?

Il alla de l'avant.

Il avait volé ainsi pendant huit heures à la suite N-25, de plus en plus angoissé, n'estimant pas ssible de pouvoir tenir l'air huit à dix heures ncore — le temps nécessaire pour rentrer à la ie du Roi — sans réparer le moteur arrière. Et spect du pack, maintenant démasqué et ensoleillé, celuait toute chance de poser l'appareil sans le iser.

C'est alors qu'il avait vu du même coup d'œil toile bleue dans la banquise, comme si celle-ci été crevée là par un monstrueux aérolithe, et N-25 qui se dirigeait vers ce plan d'eau inespéré.

La Fortune était généreuse qui offrait cette mare faisait prendre à Amundsen lui-même la déciion d'interrompre le vol.

Dietrichson s'était préparé à amérir avec le ul souci, maintenant, de savoir comment se mporterait la coque avariée. Elle prit contact ec l'eau normalement. Et le marin, ayant vu le N-25 s'engager et disparaître dans une branche ssez etroite de l'étoile, dirigea le N-24 vers une utre.

Peu après que Riiser-Larsen eut posé son appareil, Amundsen, qui n'avait pu que naviguer à l'estime, et mal, n'ayant connu ni la vitesse ni la dérive exactes au cours du long survol de la brume, avait calculé les coordonnées du point de la banquise atteint.

Le résultat était : latitude 87° 44' et longitude ouest Greenwich 10° 20'. Le méridien de la baie du Roi étant 12° est, les hydravions avaient dérivé de plus de vingt-deux degrés.

Les deux équipages durent tout de suite s'employer (chacun de son côté et à 7 kilomètres l'un de l'autre, car l'étoile si petite vue de haut était de première grandeur) à protéger leurs appareils.

La banquise, qui vivait et s'efforçait de résorber cette espèce de chancre que formait le plan d'eau sur sa blancheur, menaçait d'écraser celui d'Amundsen entre les parois de la faille dans laquelle il s'était engagé.

Les trois compagnons ne parvenant pas, faute de place, à faire pivoter l'hydravion pour le ramener au centre de la mare, se mirent à tailler une glissoire dans la glace.

Après trois jours de travail le N-25 put être mis hors de danger... pour quelques heures.

Quant au N-24, il avait commencé aussitôt à s'emplir d'eau et il aurait coulé si l'habile Dietrichson n'avait réussi à l'échouer sur un bloc de glace à demi chaviré. Déjà Omdal avait ouvert le moteur arrière, dont les soupapes, s'aperçut-il, étaient grillées.

Il se mit au travail. Cependant, deux jours plus tard, les soupapes changées, le moteur ne put être lancé. Omdal ne douta pas qu'avec le concours de Feucht, le spécialiste des Rolls Royce (mais Feucht se trouvait à bord du N-25), il parviendrait à réparer l'avarie.

Entre temps les équipages avaient correspondu par pavillons, et Amundsen ordonna à Dietrichson et à ses compagnons de le rejoindre. Ce qu'ils firent, et cela permit à Ellsworth de sauver la vie à son pilote et à son mécanicien tombés à l'eau.

L'ancien matelot phoquier avait à prendre une décision sans tarder. Tenterait-on de réparer le N-24 ou l'abandonnerait-on ? Il semble qu'il n'ait pas hésité. Dès le lendemain on commença à transporter à bord du N-25 l'essence et les vivres de l'hydravion avarié.

Alors commença l'extraordinaire lutte pour l'envol de l'appareil intact. *Elle dura vingt-quatre jours.*

Une piste de 500 mètres était nécessaire. Le drame fut que les explorateurs durent la tracer — et la tracèrent cinq ou six fois — dans une banquise en mouvement, dans une banquise qui réparait — par moments brutalement — l'accroc que faisait dans sa robe l'étoile bleue.

La jeune glace paraissait convenir. Taillée, elle s'effondrait. Bon, on décollerait de l'eau. L'eau se gelait et engluait la coque du N-24 qu'il fallait dégager et transporter plus loin. *3 tonnes pour six hommes.*

Alors, l'appareil s'enfonça dans la neige poudreuse, la brume se forma et la pluie tomba.

Le temps passait. Les rations furent réduites. Et

Amundsen eut une autre décision à prendre, très grave. Les tentatives pour construire une piste devaient-elles être poursuivies ? Si elles n'aboutissaient pas, les derniers vivres ayant été absorbés, les explorateurs mourraient de faim. Ou convenait-il, les réserves le permettant encore, de laisser là les hydravions et d'essayer de gagner à pied la terre la plus proche.

C'était l'ordre d'abandon, qu'un marin ne donne que tout espoir perdu.

Par-dessus les monticules, au delà des branches d'eau de la mare de plus en plus réduite et qui avait perdu sa belle forme d'étoile, malgré les pentes, les 3 tonnes du Dornier furent hissées, poussées, freinées ailleurs et ailleurs encore.

Après chaque déplacement, une piste de 500 mètres était creusée *au couteau* et aplanie. Ici, la vieille glace faisait des siennes. Là, les blocs roulaient, s'écrasaient, jaillissaient, retombaient, s'effritaient. Enfin fut découvert un « champ uni ». Les six hommes, épuisés par tant d'efforts et insuffisamment nourris, l'y amenèrent. Une nouvelle piste fut dégagée. Et le 15 juin, à 10 h. 30, lourdement chargé par les explorateurs serrés dans la coque, mais avec juste assez d'essence pour atteindre le Spitzberg, avec un équipement réduit à l'extrême, le N-25 commença à glisser, les moteurs poussés à fond.

Deux minutes plus tard, Riiser-Larsen avait réussi à l'arracher. Si une terre n'était pas atteinte c'était la mort pour les explorateurs, à peu près démunis de tout.

Jamais Amundsen ne s'était senti livré à un tel point au sort. Pendant neuf heures et demie, les aviateurs avaient été à la merci d'une saleté dans un carburateur, du mauvais fonctionnement d'une pompe à huile, de la crevaison d'un radiateur, de la rupture d'un fil d'acier. Et c'eût été l'écrasement sur un bloc de glace ou l'abandon sur la banquise de six hommes sans défense contre la faim et le froid.

Ils avaient retrouvé le banc de brume survolé à l'aller, mais moins important et plus au sud, recouvrant l'eau libre, la terre du Nord-Est et le Spitzberg. S'éclaircirait-il avant que l'essence fût épuisée ? Ils avaient connu encore cette angoisse, cauchemar des aviateurs : être en panne sèche avec un bandeau sur les yeux.

Tout à coup ils avaient aperçu, semblable à une île dans une mer vaporeuse, un roc crevant et dominant la brume — le Spitzberg — puis, au fond d'un gouffre, l'océan vers lequel tout de suite l'appareil fut dirigé.

La prise de contact avec la mer, grosse, creusée par une forte houle, avait été délicate. Le Dornier, bien tenu en main, bien manœuvré, l'effleura, la tâta, s'appuya et continua sa course sans rouler, sans s'engager. Ce n'était plus un avion, mais un navire, et Riiser-Larsen était redevenu un marin. Il prit la direction de la terre, accosta un glaçon auquel l'appareil fut amarré. Les hommes débarquèrent et bientôt se promenèrent sur une plage de galets.

« Rendons grâces à Dieu. Ce matin, nous étions sur le pack, à une petite distance du pôle, incertains de notre sort, et, ici, c'est le printemps avec quelques fleurs et des ruisseaux. Et voici voile. »

Ils gesticulent. Ils appellent. Le navire, un quier norvégien, le *Sjöliv*, de Balsfjord, pr de Tromsö, envoie un canot.

Le retour d'Amundsen à Ny Aalesund so un enthousiasme mondial. Aux félicitations ro se mêlèrent celles des habitants des plus villages norvégiens, et les télégrammes ven tous les coins de l'Europe et de l'Amérique s'a celèrent sur la table de l'explorateur.

Cependant le N-25, que le phoquier *Sjöliv* remorqué jusqu'à Brandewijnsbay, fut emb sur le *Selmer* et transporté avec les explora à Horten.

Le 5 juillet (1925) les six hommes du ra serrèrent une dernière fois dans la carling l'hydravion remis à l'eau et prirent l'air.

Riiser-Larsen pilotait et Amundsen rega au-dessous de lui. Il n'avait plus le sou commander ni de prendre des décisions grav n'éprouvait plus de l'angoisse.

Il regardait les îles, « ses » îles, celle où il né. Il regardait l'eau, « son » eau. Il regarda petits cotres exactement semblables à celui qu demi-siècle plus tôt, l'amenait chaque printe Borge-lez-Sarpsborg.

Il regardait devant lui le port d'Oslo qui é lait au soleil d'été avec sa forêt de tuyaux mâts couverts de pavillons.

Toute la population de la ville était sur les q et lorsque Amundsen débarqua il fut saisi, en hissé sur les épaules et transporté ainsi pa admirateurs.

Dans le même temps la *Maud*, qui enfin s dégagée des glaces à l'île des Quatre-Piliers une nouvelle fois avait franchi Béring, entr Seattle, là-bas, de l'autre côté de l'Atlantique e États-Unis.

Sverdrup, Wisting, Hanssen, Dahl et compagnons mirent pied à terre après un nou séjour de trois ans dans l'Arctique. Ce fut voir les gens de justice leur enlever leur na car Amundsen avait laissé sur la côte du Pac des dettes impayées.

Au point de vue scientifique les résultats du étaient importants.

Tandis qu'à la baie du Roi, Bjerknes conti à recevoir les observations météorologiques quatre coins de l'Europe et poursuivait les sie Amundsen avait noté les températures, la dire et la force des vents, l'importance des préc tions, les pressions, le degré de visibilité, l'ét ciel. Grâce à cela, le temps dans la région bo pourrait être déterminé avec certitude, et Bje avait appris qu'entre un anticyclone au pôle et un vent de nord-est au Spitzberg il y a pour un banc de brume de 200 kilomètres de

La direction et la vitesse de la dérive du au point où les explorateurs avaient séj avaient été précisées, et des sondages, ju près de 4.000 mètres, rapprochés de ceu

(2.700 mètres) à deux degrés de latitude au nord, permettaient d'affirmer qu'aucune n'existait à proximité du pôle, tout au moins la direction Spitzberg et Terre de Grant.

is *surtout* Amundsen avait acquis la conviction appareil tributaire de ses moteurs et d'une d'eau ou de glace était impropre à l'étude du pack qu'il se proposait.

pensait, après cette expérience, que décoller poser presque à la verticale et tenir l'air avec les moteurs stoppés étaient les condi- du succès.

ce navigateur il fallait un aérostat et non une ine volante.

DE LA PART DE PEARY

E fut tout de suite une réalité.

Plusieurs hommes de valeurs diverses se proposaient au printemps suivant (1926) de se diriger vers le pôle et de survoler la banquise. Mais ce ne fut pas par crainte de ne pas être le premier qu'Amund- quelques jours seulement après son retour à commanda un dirigeable au constructeur n Nobile.

expédition avec les Dornier, minutieusement ée, prudemment conduite, la lutte sur la ban-, l'énergie avec laquelle il a commandé et nu ses compagnons, le raid final lui ont rendu prestige, mais surtout, sa patience et sa ance en lui.

baptise *Norge* le dirigeable, et ce bâtiment de devant avoir une longueur de 106 mètres, il ie à la baie du Roi une équipe de spécialistes truire durant l'hiver 1925-1926 un hangar de nètres pour le recevoir.

s'installe en face de la mer, dans une maison a achetée à Bunnefjord, car ce vagabond du le, qui sauf dans les premières années de sa 'a jamais dormi sous un toit qui fût son toit, un lit qui fût son lit, qui n'a connu que les s, les carrés et les cabines des navires, les cou- es des trains et des baraquements et les bres d'hôtel, qui, le plus souvent, a écrit, les s crispées par le froid, dans un calepin appuyé es genoux, éprouve enfin le besoin de posséder home » avec un cabinet de travail et un feu lambe dans la cheminée.

nterrompant seulement pour regarder les rcations de pêche, il rédige le récit de son vers le pôle nord et de ses aventures par le latitude.

Le livre, tout de suite édité, s'enlève et est traduit en douze langues. Les droits d'auteur sont importants.

Il a rapporté des photographies et des bouts de pellicule de son séjour à Ny Aalesund, de son survol de la banquise et de son escale dans la mare en forme d'étoile.

Les photographies sont imprimées et vendues. Les bouts de pellicule sont montés et passent sur les écrans. Voilà encore de l'argent.

Pas assez. Amundsen laisse éteindre le feu, boucle sa valise, ferme la porte et s'en va de nouveau prêcher sa propre croisade.

Sa dernière aventure, mise en valeur par la presse, lui fait retrouver dans toutes les capitales d'Europe et dans toutes les villes importantes des États-Unis les auditoires enthousiastes auxquels jadis il a raconté le passage du nord-ouest et le voyage du pôle sud et ceux moins denses qui, peu avant, l'avaient entendu exposer son projet de raid avec les Dornier.

On regardait cet étroit visage de quinquagénaire, creusé de rides profondes, crevassé même, décapé par le sel de la mer, la neige, le blizzard, aux yeux brûlés et brûlants de fièvre.

— Bientôt, au printemps prochain, je partirai encore. A Ny Aalesund, déjà des hommes travaillent...

Les conférences furent d'un aussi bon rapport que le livre, les photographies et le film. Le tout cependant ne suffisait pas.

Le Destin, qui avait tourné, qui l'année précédente avait fait surgir Lincoln Ellsworth, se manifesta de nouveau. Le *New York Times* proposa à l'ancien matelot phoquier 300.000 couronnes s'il lui réservait la primeur du récit du voyage à venir. Amundsen accepta.

— Je solderai la note, dit Ellsworth, et je serai encore de l'aventure.

— Embarquons pour Oslo, répondit Amundsen.

Au mois d'avril 1926 Roald Amundsen et ses compagnons arrivèrent à Ny Aalesund.

Le hangar était construit, un mât d'amarrage de 35 mètres dressé, tout le matériel, dont 4.800 bonbonnes d'hydrogène de 160 kilos, sur place. Les météorologistes collectaient les observations et lançaient des ballons-sondes. Il n'y avait plus qu'à attendre le *Norge,* qui avait quitté Rome le 20 mars.

Masse flottante dans l'air et livré aux courants (tandis que le navire lutte et se sert de l'eau pour échapper à son étreinte) le *Norge,* après des péripéties diverses dont des dérives importantes, après avoir fait escale en Angleterre, à Oslo, à Leningrad et à Vadsö, dans le fjord Varanger, en mer de Barents, où un autre mât d'amarrage avait été construit, s'enfila, le 1er mai, à l'heure que dans d'autres régions on appelle l'aube, dans l'étui qui à Ny Aalesund avait été taillé juste à sa longueur et à son embonpoint.

Une revision était nécessaire après ce voyage de quarante jours, mais que l'on travaille sans arrêt.

Amundsen en a donné l'ordre. Le mois le plus favorable commence. Il y a autre chose. Juste comme le *Norge* était apparu dans le ciel de la baie du Roi, deux aviateurs américains, Wilkins et Eielson, prenaient le départ pour le pôle, de Fairbanks (Alaska). Le jour même où leur échec était connu (mais ils recommenceraient) un navire débarquait en rade de Ny Aalesund le commandant de la marine des Etats-Unis, Richard Byrd, son pilote, F. Bennett, un Fokker, le *Josephine Ford*, biplan à trois moteurs, et un Curtiss-Oriol semblable à celui qu'avait embarqué la *Maud* et qui s'était brisé sur le pack.

Un vol transatlantique de la marine américaine et l'exploration aérienne des îles du nord du Canada, qu'il avait dirigés, avaient déjà rendu Richard Byrd célèbre. Il était un homme de décision rapide et le montra. A peine sorti de ses caisses, le *Josephine Ford*, sous les yeux d'Amundsen et de ses compagnons, fut monté, réglé, essayé. Et le 9 mai à 1 h. 55 il s'envolait et disparaissait vers le nord.

Byrd était de retour le même jour à 17 h. 55, *après avoir fait trois petits tours au-dessus du pôle* et laissé tomber sur la glace la médaille que son compatriote Robert Edwin Peary portait au cou pendant son raid d'avril 1909.

L'Américain sauta de son appareil, serra la main d'Amundsen accouru au bruit des moteurs, réembarqua le Fokker et le Curtiss et s'en alla.

Il semblait qu'il n'était venu que pour faire un pèlerinage et déposer un ex-voto de la part de Peary, ou peut-être pour réparer un oubli de celui-ci.

Peut-être aussi, juste avant le départ du Norvégien, les Etats-Unis avaient-ils voulu affirmer leur priorité, et cette fois sans envoi d'escadres aériennes et maritimes, ainsi que l'avait projeté deux ans plus tôt M. Denby, secrétaire d'Etat à la Marine.

Roald ne serait donc pas le premier à survoler le pôle nord. Son dessein était plus vaste.

Le *Josephine Ford* avait accompli son raid-éclair le 9 mai. Les météorologistes ayant décelé la présence de l'anticyclone favorable, le *Norge* appareilla le 11, à 10 heures.

L'équipage était ainsi composé :

Roald Amundsen et Lincoln Ellsworth, chefs de l'expédition ; celui-ci devant prendre le commandement en cas d'empêchement de celui-là ;

Nobile, capitaine du *Norge* (il faut entendre maître du bord. Nobile emmenait son chien avec lui. Les nobles bêtes avaient assez peiné sur le pack, assez laissé de cadavres décharnés sur la glace de l'Arctique et de l'Antarctique pour que l'une d'elles les représentât dans ce voyage sans fatigue et sans souffrances) ;

Le marin-aviateur Riiser-Larsen — le fameux pilote du N-25 — commandant en second et officier de route ;

Oscar Wisting — du pôle sud et de la *Maud* — et Emil Horgen, timoniers ;

Oskar Omdal — des vaines tentatives de Wainwright et qui par 88° nord avait changé les soupapes d'un moteur — chef mécanicien ;

Gottwald et Storm Hohsen, radiotélégraphi
Finn Malmgreen, météorologiste ;
Cinq gréeurs et chauffeurs italiens ;
Frederik Ramm, représentant la presse mon

LA CALOTTE POLAIR

EMPS clair, visibilité l
vent de nord-est
Et le voyage jus
pôle fut sans histoir
diable, dont avait
l'Esquimau compagn
Peary, dormait sans
ou avait eu des his
avec sa femme.

Amundsen put à
se pencher par-dessus le bastingage de la m
et s'emplir de la vision du pack, du moins da
partie qui s'étend de l'eau libre au nord du
berg au — le pôle franchi — 88e parallèle.

Le *Norge* suivait exactement la route des
nier Wal et subissait la même dérive.

Par 87° 44' nord et 10° 20' ouest, Om
Riiser-Larsen s'accoudèrent à droite et à g
d'Amundsen, et les trois compagnons — con
de les évoquer ait pu les faire reparaître —
lèrent des six explorateurs qui avaient me
une si âpre lutte. L'étoile bleue n'était plus,
longtemps sans doute, et les débris du N-24
avaient sombré.

A minuit, Storm Hohsen, après avoir télé
le point que venait de calculer Riiser-La
89° nord et 11° ouest, ajouta : « Tout va
bord. »

Oscar Wisting « prit la barre ». A l'homm
avec Amundsen, avait foulé la glace du pôl
qui, *pendant sept ans*, à bord de la *Maud*, pr
le pack mais toujours rejeté par lui, s'était
ment efforcé de s'approcher du pôle nord, il
tenait de piloter le *Norge* le survolant.

Riiser-Larsen au côté du chronomètre avai
dans le miroir du sextant le soleil, qui to
autour de la calotte boréale comme un écure
feu enfermé dans un demi-globe opale.

Il leva le bras gauche. Il était 1 h. 30, le 1
La hauteur observée correspondait à celle qu
rait dans le calcul résolu à l'avance.

Le *Norge* se trouvait au-dessus du pôle. Il
couvert la distance, à partir de Ny Aalesu
quinze heures trente, soit à la vitesse hora
71 kilomètres. Frederik Ramm lança aussit
article sensationnel quoique attendu, que le
York Times imprima quelques heures plus
sous le titre : « Pôle Nord », *de notre envoy
cial.*

La banquise se présentait sous la forme d
« campagne morte » qu'Amundsen avait
quée plus au sud un an plus tôt : deux m
canards rappelaient qu'au-dessous s'étalait un
profond de plus de 3.000 mètres.

cap, de nord qu'il avait été jusqu'à cette
ide, devint sud. A la vérité, l'aiguille de la
des vents, dont la pointe oscillait vers la Terre
oi-Guillaume où Roald, plus de vingt ans plus
avait hiverné deux fois, ne fut pas troublée
ce changement de cap qu'aurait pu seulement
er un calcul.
nundsen, lui, était ému. Il survolait mainte-
l' « océan inconnu ». Peary et Byrd avaient
à ce point demi-tour. Lui, il allait de l'avant.
nouveau (et pour la dernière fois) après les
s de Wainwright et de la *Maud,* il était « le
ier ».
Le diable dormait toujours. » Au-dessous de
celle, la *bande* « blanche, toujours blanche »
éroulait avec ses chaos de blocs, ses petits
ps clos et quelques minuscules plans d'eau en
de résorption. Mais pas un rocher à baptiser
r lequel lancer un drapeau.
était hallucinant de monotonie. C'était déses-
nt d'ennui. Il faisait trop beau. On n'aurait
à raconter. Ramm devrait se répéter et se
ter encore. C'était une croisière d'été. La pro-
ne fois on amènerait des « dames », comme
isait alors.
la dura jusqu'au 83e parallèle par 106° de
itude O. Il était à peu près 8 heures, le
nai, lorsque le diable commença à faire des
nes. Le dirigeable se trouvait de l'autre côté
anticyclone dépassé, s'approchant de la terrible
: mer de Beaufort à gauche, couloir d'eau
e le pack et l'Alaska, en face, détroit de Béring
ace encore, mais un peu sur la droite, côte sibé-
ne tout à fait sur la droite.
a tempête sévissait là où il semble qu'elle ne
e pas, où (mais plus au sud) Amundsen n'avait
u dans tous ses voyages qu'une succession de
temps presque sans répit.
ans les bornes précisées, elle était comme une
entre ses rivages, dans laquelle le *Norge*
it pénétré.
lle se manifesta d'abord par une sombre brume
tellement froide. Non pas un banc inerte,
le, immobile, pesant, tel celui qu'au nord du
zberg, l'année précédente, les Dornier Wal
ent survolé. Mais en quelque sorte formé par
menses flammes noires de vapeurs naissant du
pack qu'elles masquaient.
ur des centaines de kilomètres, mais changeant
pect, d'énormes cumulus, chacun accompagné
son propre tourbillon et chargé d'aiguilles de
e ou de neige, s'étageaient et se développaient
rtir de la banquise.
ans le calme et la clarté encore, mais déjà
uré d'une atmosphère glaciale (le café gela
les bouteilles thermos), le *Norge* « minus-
» se trouvait en face de cette « monstruo-
» et se dirigeait vers elle.
'aérostat s'enfonça dans la tempête de brume
ntement prit de la hauteur pour s'en dégager.
y parvint qu'après avoir dépassé 1.000 mètres.
tte altitude, la pression raréfiée provoquant la
nsion des gaz, les ballonnets menaçaient
later. Il fallut redescendre et se livrer de nou-
, dans l'obscurité, aux remous des tourbillons.
lus loin la brume, de texture différente, s'éle-
vant moins haut, le dirigeable put la survoler sans risque d'éclatement, mais au-dessus de lui s'étendait une masse de nuages.

Il se glissa dans cette sorte de couloir horizontal, dans cette couche d'air tampon entre la brume et les nuages et, malgré les souffles puissants et désordonnés venus d'en haut et venus d'en bas, qui le soulevaient brutalement et s'abattaient sur son nez, avança par le miracle des volontés (celle d'Amundsen et celle de Nobile, quoique plus tard une polémique révéla le conflit qui, dans ces moments difficiles, opposa le chef de l'expédition au maître de l'aérostat) sans être beaucoup détourné de son but.

Lorsqu'il se trouva au-dessus de l'eau libre, entre le pack et la côte de l'Alaska, il fut près de sa perte.

Brume et nuages se confondirent et se transformèrent en neige compacte. Le *Norge* navigua en pleine neige qui, immédiatement, l'enroba et l'alourdit au point de le mettre en danger de « couler ».

Le froid était si vif que la neige, se durcissant, adhérait *même aux moteurs* dont, cependant, la vibration en détachait des plaques épaisses que les hélices projetaient contre les nacelles et l'enveloppe.

Le *Norge* se mutilait lui-même.

Se déplaçant le long de la poutre d'acier inférieure, sorte de quille ou de colonne vertébrale, s'agrippant et se hissant aux câbles, les « matelots » italiens, malgré le froid, la neige et les embardées brutales, s'efforcèrent de réparer les trous et y parvinrent jusqu'à épuisement de la toile.

A proximité de la terre le temps évolua encore sans qu'on puisse écrire qu'il devînt plus ou moins mauvais. En tout cas, le danger couru pendant plusieurs heures d'être plaqué contre l'eau disparut. La neige cessa, la clarté revint par moments, mais la force du vent augmenta. Quoi qu'il advînt cependant, la traversée Spitzberg-Alaska et le survol du gros pack polaire étaient choses faites et faites pour la première fois. En avant on apercevait l'eau navigable, des baleiniers américains pris dans l'iceland, et le rivage.

Amundsen connaissait le point de la côte vers lequel le *Norge* se dirigeait : Pointe-Barrow. Miraculeusement le *Norge* atterrissait (au sens marin : reconnaître la terre) au point qu'il s'était fixé.

Les explorateurs regardèrent leur montre et le journal de bord. Depuis combien d'heures, sans qu'aucun d'eux ait pu prendre un instant de repos, s'agitaient-ils, travaillaient-ils, luttaient-ils ? Combien de temps avait exigé la traversée ?

La date était le 13 mai et le temps dix-huit heures cinquante. Près de cinquante-sept heures s'étaient écoulées depuis que l'aérostat avait pris l'air à Ny Aalesund. La vitesse horaire calculée d'après la route sur la carte pouvait être estimée à 78 kilomètres jusqu'à la zone des tempêtes. Depuis elle était tombée à 36.

Le gros pack polaire était traversé et la fatigue terrassait les hommes. Cependant Amundsen, chef de l'expédition, décida de poursuivre le voyage jusqu'à Nöme, si possible, et le cap fut mis au sud-ouest.

Wainwright fut survolé à basse altitude, et Amundsen et Omdal, coude à coude, saluèrent d'un signe les Esquimaux qui les avaient aidés à débarquer le Junkers, à le transporter et à tracer et à déblayer des pistes.

Le succès du jour payait des efforts d'alors.

Mais tout de suite il fallut prendre de la hauteur, s'y efforcer du moins. De nouveau la brume était là, collant au sol et rampant au flanc des monts.

Les navigateurs de l'air suivirent jusque dans les parages de Pointe-Hope le versant nord des montagnes de Long qu'Amundsen, impatient de connaître le sort de la *Maud,* avait franchies, courant derrière les chiens sauvages des Esquimaux. Dans une éclaircie ils aperçurent en avant les blanches lames crêtées d'écume et truffées de glaçons du golfe de Kotzebue et de Béring.

— Kotzebue. Quitte un instant la barre, Wisting. Te souviens-tu ? Là, une semblable tempête nous retint prisonniers un mois, et c'est peut-être à cause de ce retard que ta dérive a échoué. Tu étais avec nous, Omdal, et tous deux embarquant le Junkers à bord d'un baleinier, nous avons quitté la *Maud,* qui a disparu derrière un voile de neige.

» Béring. Combien de fois ses lourds paquets de mer se sont-ils abattus sur le pont de mes navires ! Je l'ai franchi avec le *Gjöa* et je venais de l'Atlantique par le passage du nord-ouest. Je l'ai franchi avec la *Maud* et je venais de l'Atlantique... par le passage du nord-est. Puis trois autres fois j'ai eu à livrer bataille à ses coups de vent, à ses lames et à ses glaçons. »

— Je n'étais pas de l'expédition du *Gjöa,* répondit Wisting, mais mon compte est le même. Après trois ans de dérive, j'ai ramené la *Maud,* et vous n'étiez plus à bord.

Au delà de Kotzebue, dans les rafales de la tempête, il fallut prendre de l'altitude encore pour passer par-dessus les 880 mètres du mont Devil, le dernier diable sur la route. Le survol de quelques seigneurs de moindre importance occupa les heures suivantes. Le *Norge* se trouva alors à 90 kilomètres de Nöme, à 90 kilomètres du Pacifique, au-dessus d'un lac glacé qui se présentait comme un bon champ d'atterrissage. Nobile, chef du bord, décida d'y poser son appareil. Des Esquimaux de Teller, village en bordure du lac, se saisirent des cordes et des grappins lancés des nacelles et facilitèrent la manœuvre.

Le *Norge* s'immobilisa le 14 mai à 8 heures. Il tenait l'air depuis soixante-dix heures.

Cependant la question de savoir si des îles existent entre Pointe-Barrow et le pôle n'était pas résolue ; la visibilité ayant été nulle pendant une partie du voyage.

Amundsen a gagné Nöme. 90 kilomètres sur la glace et les pistes sont pour lui une promenade. Il est le grand homme des matelots et des patrons baleiniers qui se disposent une fois de plus à passer Béring. Tous (même ceux qui n'étaient pas là, même ceux qui n'étaient pas nés) se souviennent de l'arrivée du *Gjöa,* vingt-trois ans plus tôt. « Ah ! oui, s'exclame Amundsen, il m'avait fallu trois ans pour relier l'Atlantique au Pacifique. Mais fi vous que j'ai quitté la baie du Roi, là-bas, de côté — et sa main se tend vers le nord — il pas plus de cinq jours. » Puis il prend le b Wisting, le seul homme au monde *avec lui* q allé au pôle sud et qui ait survolé le pôle n s'en va.

— Pourquoi une telle hâte ? lui de Wisting.

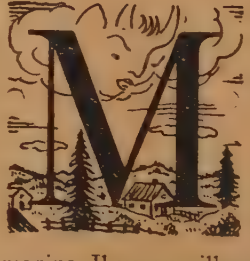
— Je viens de voir entrer dans cette bouti patron d'un navire qui a été contraint par la à franchir le passage du nord-est *et qui veut tir tout de suite.* Cet homme me ressemble un frère et il a perdu la tête...

La traversée des Etats-Unis fut triomph chaque arrêt, le wagon des explorateurs assailli. « Descendez, Amundsen. Parle encore une fois. »

— Plus tard, peut-être. Je rentre chez mo

De New-York, le *Bergensfjord* conduisit l'h du passage du nord-ouest, du pôle sud, de la des Dornier Wal, du survol du pôle nord et dérive, dont la « journée » est finie, à Os le peuple norvégien l'attendait.

QUELQU'UN RODE AUTOUR DE TA MAIS



MAINTENANT les fenêt la maison de Bunn sont ouvertes, et s le soir, Roald, la pi bouche, s'accoude d'elles et regarde le la mer.

Il vit seul, sans gnon, sans servant l'admirable simplici marins. Il va au village, achète sa nourriture, et allume son feu. Puis il s'assied à sa ta travail.

Où en est-il resté, hier ? Il se relit, consu notes et prend la plume. Il lève la tête. « là ? » N'a-t-on pas murmuré son nom ? « toi, Wisting ? Qu'est-ce qui ne va pas ? » n'est pas à bord de la *Maud,* mais dans sa de Bunnefjord, et tout seul. C'est sa soupe, feu, qui se chuchote une histoire.

Sa tâche — la tâche qu'il s'était fixée accomplie. Il a eu le privilège de voir clair et très tôt. Il a compris la signification de *unique* accordée à l'homme. Et certains dev des savants, d'autres consacrent leur exist soulager des misères spirituelles et phy d'autres instruisent les enfants. Il y a au poètes, les créateurs, les artistes. Tous voient avec calme arriver la mort. Mais c ignorent leur seule chance et perdent leur

Lui, Amundsen, pense-t-il, accoudé à la

gardant un cotre qui, après avoir mis en
ıe son moteur, amène ses voiles, il a eu un
étonnant. Il aurait pu posséder les mêmes
ıilités et manquer de clairvoyance, de volonté,
urage, ou être retenu par une passion. Quel
poir doit éprouver à la fin de sa vie l'homme
'a pas fait valoir le capital qui lui a été confié.
ferme la fenêtre et s'en va. Il doit dire un mot
marin qui arrive. D'où vient-il et quel temps
trouvé au large ? Il lui faut marcher dans
e, s'emplir de l'odeur des foins coupés et
er les oiseaux pépier en gagnant leur abri
rne.

ısi passe l'été 1926. Amundsen écrit le récit
ırvol du gros pack, et il possède une masse de
ments qui lui permettraient de composer deux
ines de livres. D'Europe et d'Amérique on
emande des articles pour des journaux, des
s. « Bien. Je note. Je vous enverrai cela dans
ue temps. » Qu'il parle. Les capitales veulent
ndre de nouveau. « Laissez-moi encore un peu
pos. »

rive l'automne, et il est bon de recevoir ses
Riiser-Larsen, Dietrichson, les autres.
ssieds-toi dans ce fauteuil, Wisting. Allons-
parler de l'immense plateau blanc sur lequel
kleton avait posé le pied, dans la solitude
el nous nous enfonçâmes ? Non. Raconte, toi.
-moi encore de la dérive, lorsque la *Maud* fut
dans la monstrueuse bataille d'icebergs, du
des îles de la Nouvelle-Sibérie. »

est bon, aussi, de demeurer seul devant le feu
îches allumé de ses mains, et de penser.
ut ce qu'il a entrepris lui donne une satisfac-
égale.

découverte du passage du nord-ouest est son
d'œuvre. Il a accompli exactement et dans les
dres détails ce qu'il s'était proposé.

conquête du pôle sud constitue sa plus bril-
réussite.

is vinrent les erreurs et les échecs de la dérive
la *Maud* et de Wainwright. Erreurs et échecs,
jugent l'historien et « l'homme quelconque »
tous les matins, lit les nouvelles en prenant
etit déjeuner. Mais au point de vue humain et
ement personnel ? Quel enrichissement que de
uvrir soi-même son erreur ! Quel enrichisse-
que de payer ses fautes ! Et Dieu sait si
ndsen les a payées ! Peut-être n'a-t-il dû le
-succès du raid vers le pôle nord avec les
ier et la réussite complète du survol du pack
le *Norge* qu'aux années noires qui ont précédé
eux expéditions.

n'y a pas un an qu'Amundsen est revenu, et de
eau il s'en va. Mais ce n'est pas pour long-
s qu'il ferme la porte de sa maison de
efjord. Il tient la promesse faite et va parler
Américains, qui, si souvent, l'ont aidé et qui,
le moment, sont inquiets.
ux des leurs, ces mêmes Wilkins et Eielson,
eu de jours avant Richard Byrd et le départ
Norge avaient vainement essayé en s'envolant
Alaska d'atteindre le pôle, ont disparu.
rtis de Pointe-Barrow le 29 mars 1927, avec
le but d'étudier la partie du pack que la brume avait masquée aux navigateurs de l'aérostat, ils ont fait savoir par télégraphie sans fil que, contraints d'atterrir après un vol de 300 kilomètres, ils avaient brisé leur appareil. Un avion envoyé à leur recherche ne les a pas découverts.

Amundsen débarque à New-York, parle ici et là, et un certain matin les journaux étalent une grande manchette : « Wilkins et Eielson, à bout de forces, sont arrivés au cap Belcher. »

Le Norvégien continue et termine sa tournée et rentre à Bunnefjord, où il arrive pour apprendre à la fois un nouveau départ des aviateurs américains et la mort de son vieux camarade Oskar Omdal, disparu au cours d'un vol transatlantique.

Attristé, Amundsen reprend son existence solitaire, son travail et ses promenades. Maintenant, il n'a plus de projets qu'écrire encore, que recevoir ses amis, que fêter la Noël et le Nouvel An, sans avoir souci de la tempête et des icebergs qui menacent.

De nouveau être seul. Et se fermer chez soi.

Ta porte et tes fenêtres sont closes, Amundsen, mais quelqu'un rôde autour de ta maison, à qui tu ne pourras refuser l'entrée. Tu n'as pas l'intention de repartir ? As-tu oublié que tu es marqué pour un destin étonnant ? Crois-tu que tu vas mourir ainsi que le commun des hommes, dans ton lit ou les pieds dans les pantoufles ? Et le peuple d'Oslo tout entier suivrait le char qui transporterait ton corps. Tu as droit, toi aussi, à un cercueil de cristal — eau ou glace — et au panthéon polaire. N'entends-tu pas l'appel de centaines d'hommes, *tes égaux*, de Franklin et de ses compagnons dont tu lisais l'histoire à Grimsby, de Viik ton camarade du *Gjöa*, de Scott sur le corps duquel on a dressé une croix ?

CELUI DONT JE TAIRAI LE NOM

Le 16 avril 1928 Roald Amundsen lut dans les journaux deux dépêches qui l'intéressèrent particulièrement, mais dont l'une d'elles était étroitement liée à son propre sort. Comment le prévoir ?

La veille, donc le 15, les Américains Wilkins et Eielson, à bord d'un Loockhead-Vega propulsé par un moteur Wright de 500 CV, avaient pris une nouvelle fois le départ de Pointe-Barrow avec le but de survoler le gros pack et l'intention... si tout allait bien, d'atterrir au Spitzberg.

C'était exactement le raid qu'avait effectué le *Norge*, mais à rebours.

La veille encore, Nobile, promu général au retour du mémorable voyage, avait quitté Milan à

2 heures du matin, comme chef d'expédition et commandant d'un nouvel aérostat semi-rigide, de 31.850 mètres cubes, muni de trois moteurs Maybach, l'*Italia,* dont il était l'architecte et le constructeur.

Avec les officiers de marine Viglieri, Mariano et Zappi, les spécialistes de l'aérostation et les mécaniciens Cecioni, Troziani, Bucella, Andriano, Caratti et Ciocca, le radiotélégraphiste Biani, un médecin et des professeurs, dont le docteur tchèque Béhounenk, et le météorologiste Malmgreen, qui avait pris part au raid du *Norge,* Nobile se proposait des explorations minutieuses et poussées de la calotte polaire.

Bien que patronnée par la Société de géographie de Rome, l'entreprise était organisée par le gouvernement italien, qui en couvrait les frais et avait mis à la disposition de l'aéronaute la *Citta di Milano* comme transporteur et base flottante.

« Il est donc parti », murmura Amundsen, qui connaissait le projet et les préparatifs, qui avait été consulté, car l'*Italia* utiliserait le hangar qu'il avait fait construire à Ny Aalesund et le mât d'amarrage qu'il avait fait dresser à Vadsö.

Amundsen alluma sa pipe et alla sur le port faire un brin de causette avec les pêcheurs. Mais il était distrait, pensant au temps où pour ne pas peiner sa mère il avait « renoncé » à découvrir le passage du nord-ouest.

Le lendemain il chercha vainement des nouvelles de Wilkins et d'Eielson et de Nobile.

Les feuilles du surlendemain annoncèrent l'escale de l'*Italia* à Stolp, en Poméranie, mais elles étaient muettes sur la tentative des Américains.

Pendant quelques jours Amundsen pensa uniquement aux deux aviateurs qui n'étaient signalés nulle part et dont le poste de radio ne se faisait pas entendre. La presse entretenait une anxiété du même ordre que celle qui avait étreint les deux continents lors de la longue disparition des Dornier Wal.

Amundsen bondit de joie lorsque, quelques jours plus tard, il apprit l'arrivée de Wilkins et Eielson à Green Harbour, dans le nord du Spitzberg. C'était magnifique. La première traversée par un avion de l'océan Glacial arctique était réalisée ; 3.500 kilomètres au-dessus d'une région absolument inconnue, dans laquelle jamais un navire même ne s'était risqué.

Dès le départ de Pointe-Barrow les aviateurs avaient incliné leur route sur la droite, explorant le pack dans le nord de la terrible mer de Beaufort, et ils avaient retrouvé l'eau libre au grand large des îles Parry.

Poursuivant leur reconnaissance, après avoir aperçu la baie Yelverton de la Terre de Grant, ils s'étaient rejetés vers le nord pour fouiller les eaux vierges à une centaine de milles de la Terre de Peary. Puis ils avaient franchi la mer de Groenland et avaient mis le cap sur le Spitzberg. Là, à toucher le but, la neige les avait contraints à atterrir sur l'île Daumann.

Cinq jours leur avaient été nécessaires pour dégager le Lookhead-Vega et repartir.

Ils n'avaient aperçu aucune terre nouvelle.

S'étant assis à sa table de travail, Amunds penche sur la carte de la calotte polaire ar et y trace la route de Wilkins et Eielson. quelle région Nobile va-t-il, lui, se diriger d'a Il se lève et laisse la carte là, sur le sous-m il aura à la consulter les jours suivants.

Le 6 mai au soir, l'*Italia,* qui de Stolp à Vadsö, quitte ce port, et les journaux du surl main annoncent son arrivée à la baie du dix-sept heures plus tard. La traversée a été mais l'aérostat a eu une bonne tenue et est à partir.

Amundsen était là-bas, à la baie du Roi, ans plus tôt, avec les Dornier et, deux ans tôt, avec le *Norge.* Sa connaissance des ho qui vivaient toute l'année au charbonnage r gien de Ny Aalesund et du paysage : le po jetée, l'immense rade, les monts qui la prot lui permettait de suivre... de loin les préparat l'expédition avec une hallucinante précision.

L'*Italia* apparaissait dans le ciel — peu juste au moment d'une tempête de neig s'avançait en perdant de l'altitude et s'ab davantage pour que les manœuvres saisisse filins et conduisent par le nez le monst « ours » vers le hangar.

Maintenant les hommes allaient, venaient raient, faisaient le plein d'essence, d'hydr mettaient au point les moteurs, remplis de provisions les nacelles. Nobile donnai ordres, et celui qui inscrit sur une cart pressions atmosphériques reçues par T. S. F. Malmgreen.

Le 11 mai 1926 le *Norge* prenait le dépa 11 mai 1928, l'*Italia,* en un vol d'essai d heures, survole les côtes nord du Spitzberg.

La presse souligne la satisfaction de Nob annonce son intention d'entreprendre sans dé grand raid de reconnaissance.

Le départ est pris le 14, et Roald suit et sur la carte la route de l'aérostat, qui donne à heure sa position.

L'*Italia* explore une région en grande inconnue qui se situe entre « la dérive du *F* et le nord de la Terre François-Joseph, j l'île Kamenev, à l'ouest de la Terre du Nord virant de bord, il reconnaît le cap Bear Nouvelle-Zemble.

Il rentre le 18 mai à la baie du Roi. Les I possèdent, semble-t-il, un bon outil de trava seul défaut, dont on paraît peu se soucier : l loppe se givre facilement.

Le 23 mai, à 4 h. 30, l'aérostat quitte son h pour la troisième fois. Son but est le pôle lequel il se dirigera après avoir survolé la n Groenland jusqu'au cap Bridgman de la Te Peary. Sa route coupant d'abord celle du Loc Vega de Wilkins et Eielson, puis, le pôle a s'infléchissant vers le sud-est, encadrera un velle partie inconnue de l'Arctique.

Et la T. S. F. annonce les étapes : la m Groenland est franchie et le cap Bridgman, e Le même jour, à 17 heures, le cap est mis au le pôle est atteint le 24 mai, à 1 h. 30.

excuses. Mais le voici encore celui dont je
e nom pour l'avoir trop cité au cours de ce
elui dont l'Esquimau, compagnon de Peary,
ustement à propos du retour de l'expédition
e vers le continent : « ... il dormait ou il
u une querelle avec sa femme, sinon nous
ons pas passés... »
lia ne passa pas.
s avoir erré au-dessus du pôle pendant
eures, le dirigeable s'était engagé sur la
e du triangle : pôle, Spitzberg, Terre de
is-Joseph. Après ces nouvelles, d'autres
es, alarmants ceux-là, se succédèrent :
d très vif et vent du nord-ouest. » Puis :
pête du sud-est et neige. Vitesse tombée à
mètres. » Le 25 mai, à 9 heures : « L'aéro-
urdi s'abaisse. » Et le même jour, à 11 h. 30,
nier pour longtemps, capté par la *Citta di*
: « Avons réussi à reprendre de la hauteur,
ituation grave. »
viendrai à vous comme un voleur. »
i qui depuis le départ de Nobile de Milan
autour de la maison d'Amundsen y est
suit l'explorateur pas à pas, s'accoude à son
la fenêtre et s'attable en face de lui.
u n'as plus que quelques jours, Roald, pour
à ton passé et recevoir tes amis. Ferme ce
crit sans relire ce que tu as écrit. Tu ne
eras pas. »
s l'explorateur n'entend rien, occupé seule-
le Nobile.
t par la pensée avec ceux qui à Ny Aalesund,
port, le regard au delà des monts, ont
u en vain le retour de l'*Italia*. Et les heures
passé, il a fait demi-tour et est entré dans
nd hangar vide... vide comme la chambre
ort dont on vient d'enlever le corps.
t à bord de la *Citta di Milano,* dans le poste
S. F., à côté de l'opérateur coiffé du casque,
main déplace le curseur de la « self » pour
r quelque peu la longueur d'onde.
être la « voix » de l'*Italia* n'est-elle pas plus
que le souffle d'un moribond, et il en faut
pour qu'elle ne soit pas perçue : un crépite-
rolongé de parasites, un mauvais contact du
uivre avec la galène Mais peut-être l'appa-
netteur a-t-il été détruit. Peut-être encore les
utes sont-ils morts, tous.
en était ainsi le voleur ne serait pas entré
maison d'Amundsen et ne se pencherait pas
ui sur la carte de l'océan Arctique, comme si
eux avaient à fixer ensemble le point où
n matelot phoquier disparaîtrait à son tour.
Norvégien, règle, rapporteur et compas à la
trace en partant du pôle la route médiane
a Terre du Nord-Est et la Terre Alexandre.
tant le *Norge,* Amundsen et ses compagnons
, aussi, à lutter contre de terribles vents,
a dernière partie du survol du pack, particu-
ent le long de la côte à partir de Pointe-
v et en franchissant les monts De Long.
ssous d'eux la tempête bouleversait Kotzebue
ing. Cependant ils n'avaient pas tellement

anger était le givrage, l'alourdissement par
e. « Nous y avons échappé de peu. La neige adhérait même aux moteurs. Peut-être l'*Italia* a-t-elle été « plaquée » contre la banquise et a-t-elle explosé. »

Le 9 juin le télégraphiste de la *Citta di Milano,* qui n'avait pas perdu patience (la grande vertu des marins), qui se tenait à son poste le jour et la nuit, les oreilles écrasées par les écouteurs, entendit enfin une réponse aux appels qu'il lançait régulièrement.

« Ici, Nobile. »

« Où donc, ici ? » Sur un glaçon qui dérivait, à proximité de l'île de Foyn, en vue — lorsque la brume s'éclaircissait — des montagnes de la Terre du Nord-Est.

L'*Italia,* alourdie, les soupapes bloquées, l'enveloppe crevée par les glaçons que projetaient les hélices, s'était abattue brutalement, quatre minutes après le dernier appel du 25 mai.

Au choc, la nacelle dans laquelle se trouvaient Nobile, Malmgreen, Béhounenc, Viglieri, Cecioni, Mariano, Zappi, Biani et Pomella, s'était détachée. Délesté, l'aérostat avait bondi et avait été emporté par la tempête vers le nord-est.

Peu après, les explorateurs ainsi abandonnés sur la banquise, dont le regard épouvanté avait suivi l'*Italia,* avaient aperçu une immense fumée noire là où le dirigeable venait de disparaître dans la profondeur de la neige.

Pomella était mort. L'état de Cecioni, grièvement blessé, était inquiétant.

Mariano, Zappi et Malmgreen avaient quitté leurs compagnons le 30 mai et, d'un glaçon à l'autre, se dirigeaient vers la Terre du Nord-Est.

Fort heureusement, la nacelle qui s'était détachée renfermait des vivres, de l'équipement, de l'essence et le poste de T. S. F. que Biani, après quinze jours de travail, était parvenu à réparer.

Que l'on se hâte ! Cecioni ne pouvait être soigné. Le glaçon qui portait les naufragés fondait. Ce message, concluait Nobile, serait sans doute l'unique ; l'appareil ne pouvant émettre plus longtemps. Mais Biani serait à l'écoute.

Le lendemain, 10 juin 1928, Roald Amundsen (il avait alors cinquante-six ans) ferma sa maison de Bunnefjord. Ne pourrait-il se porter au secours de Nobile ?

L'HYDRAVION DÉCOLLA, S'ÉLEVA ET DISPARUT...

Il arrive à Oslo pour apprendre que les Italiens organisent une expédition de secours qui partira avec chiens et traîneaux de la baie du Roi.

L'aviateur Maddalena appareillera de Civita Vecchia avec deux hydravions.

Riiser-Larsen, le camarade d'Amundsen, et Liitzow Holm ont déjà survolé la région où dérivent les naufragés sur un glaçon qui s'amenuise et que la tempête bouscule, mais la brume ne leur a pas permis de les apercevoir.

Seul à bord, le Suédois Lundborg a lancé son appareil au delà de la Terre du Nord-Est.

Les brise-glaces soviétiques *Krassine* et *Malygine,* que guide l'aviateur russe Tchouknowsky, ont quitté Archangelsk.

C'est la France qui fournit à Amundsen l'appareil qu'il recherche, le *Latham 02,* équipé de deux moteurs de 500 CV, qui a un rayon d'action de 5.000 kilomètres, piloté et conduit par deux marins, les lieutenants de vaisseau Guilbaud (1) et de Cuverville, assistés du maître-mécanicien et du radiotélégraphiste Valette.

L'hydravion quitta Le Havre le 16 juin.

Avec à bord Amundsen et Dietrichs compagnon de Wainwright et le pilote qu pris sur lui de ne pas interrompre le raid pôle bien qu'un moteur du N-24 chauffât) qués à Bergen, il se trouvait le 18 dans l de Tromsö, dont les pentes boisées étaient couvertes de grandes plaques de neige.

Car il était dans la destinée du grand explo que le départ de son voyage sans retour se ce port qu'il avait fréquenté comme matelo quier, où il avait acheté et réparé le *Gjöa,* avait appareillé avec la *Maud* pour la dérive et le passage du nord-est.

Et les vieux marins venaient saluer l' célèbre qu'ils avaient appelé jeune fou lorsq proposait avec un cotre de trente ans de par le nord, de l'Atlantique au Pacifiqu hommes plus jeunes accouraient, qui du te Roald calfatait sa barque, trinquaient av après une rude journée.

Avaient-elles l'intuition, toutes ces femmes rieuses, qui avaient arraché des p de fleurs dans leurs jardins et dans les prés en couvraient les genoux d'Amundsen, autre « rude journée » s'achevait ?

Jamais les femmes ne s'étaient ainsi p autour de lui. Jamais Amundsen n'avait ser les mains tant de fleurs : narcisses, lys des pervenches.

Il remerciait et en offrait à Dietrichson, q mourir à son côté ; à Omdal, qui avait dispa l'Atlantique ; à Viik, qui n'avait eu sur sa que quelques minuscules mais si émouvan sotis des neiges ; à Scott, dont l'attelage avait suivi le sien dans les défilés de l'Anta

Les hélices mises en route, Amundsen au large. Sa dernière image, prise à cet sur laquelle on ne distingue aucun de se mais seulement le dessin de son profil d' montre massif, puissant, grave, déjà « pan

Vers 18 heures l'hydravion décolla, s'éle quement, un filet d'eau dégouttant de s prolongeant le sillage, et disparut. A heures près, il y avait exactement un q siècle que, une nuit pluvieuse, le *Gjöa* ava reillé d'Oslo pour... Nöme.

Jusqu'aux premières heures du lenden signaux du *Latham 02* furent perçus. attendit, en vain, d'autres nouvelles (2).

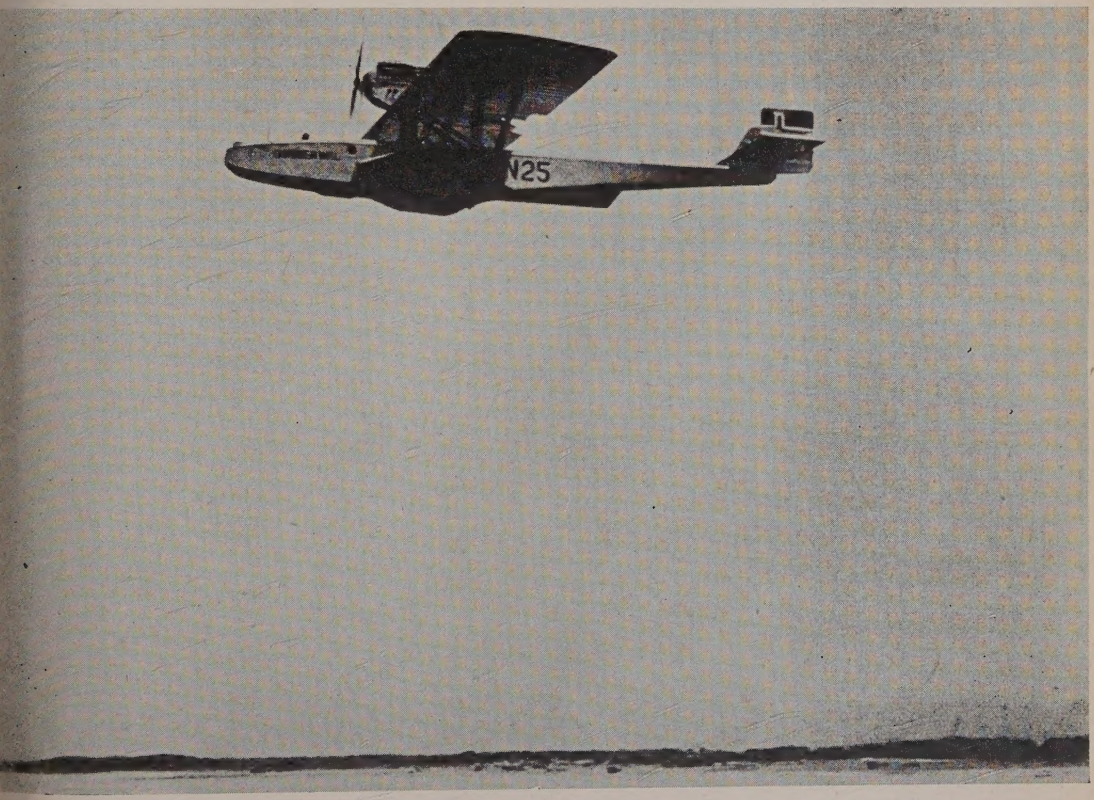
(1) D'octobre 1926 à mars 1927, Guilbaud, l'un des meilleurs aviateurs de la marine française, avait conduit un Latham de Marseille à Marseille par Casablanca, Saint-Louis, Kayes, Tombouctou, Gao, Fort-Archambault, Khartoum, Beyrouth et Constantinople.

(2) Malgré des recherches vraiment poussées à fond pour secourir les aviateurs et, plus tard, pour apprendre comment et où ils avaient péri, on ne sait toujours rien sur la disparition d'Amundsen, de Guilbaud et de leurs compagnons. Une aile fut trouvée dans les parages de Tromsö, appartenait-elle à l'appareil français ? Des navigateurs ont affirmé avoir aperçu l'hydravion amérir au large de la côte norvégienne puis reprendre l'air et se diriger vers le Spitzberg. Des pêcheurs de flétans, qui se trouvaient à 24 milles dans le nord-ouest de l'île aux Ours, ont été survolés par un biplan. S'agissait-il dans l'un et l'autre cas, ou dans l'un ou l'autre cas, du *Latham* ?

Quant aux naufragés de l'*Italia,* voici quel fut leur sort. Le 20 juin, Maddalena aperçut le groupe Nobile et le ravitailla. Le 23 juin, le Suédois Lundborg prit à son bord Nobile, qui avait une jambe cassée. Le 25, le même Lundborg, essayant de renouveler son exploit, brisa son appareil et se trouva naufragé à son tour. Il fut recueilli par un de ses camarades suédois. Le 13 juillet, le *Krassine* sauva Zappi et Mariano et, le 14, leurs compagnons. Le météorologiste Malmgreen, qui avait été de l'aventure du *Norge,* se blessa en tentant de gagner la terre et mourut d'épuisement et de froid.

FIN

essus : *débarquement, sur les côtes d'Alaska, du fuselage de l'avion avec lequel Amundsen voulait tenter le passage au-dessus du pôle Nord.* Ci-dessous : *l'hydravion N-25 en essais de vol.*



Ci-dessus : *à bord d'un phoquier norvégien, à la limite de la banquise polaire ; du nid de corbeau, une vigi le retour éventuel d'Amundsen.* Ci-dessous : *l'amérissage du N-25 dans la baie du Roi à son retour de la ba*

Comité de Direction { Président : Vincent DELPUECH. Directeur : G. CAHEN-SALVADOR. Administrateur : S. QUILICI.

Fon
GEORG

Société Nationale des Entreprises de Presse. — Imprimerie Bobigny. — Dépôt légal 4e trimestre 195 — Imprimeur